MANUALE DELLA BICICLETTA
MOUNTAIN BIKE

CANYON

La Sua bicicletta e il presente manuale d'istruzione soddisfano i requisiti di sicurezza della norma europea EN 14766 per le mountain bike.

Importante!
Istruzioni di montaggio a pagina 12. Prima della prima uscita La preghiamo di leggere le pagine 7-11.

DESCRIZIONE DEI COMPONENTI

1 **Telaio:**
- a Tubo superiore
- b Tubo obliquo
- c Tubo verticale
- d Fodero posteriore orizzontale
- e Fodero posteriore verticale
- f Ammortizzatore

2 **Sella**
3 **Reggisella**
4 **Chiusura del reggisella**
5 **Freno posteriore**
6 **Cassetta**
7 **Cambio posteriore**
8 **Catena**
9 **Deragliatore centrale**
10 **Corona**
11 **Serie pedivelle**
12 **Pedale**
13 **Attacco manubrio**
14 **Manubrio**
15 **Leva del freno**
16 **Leva del cambio**
17 **Serie sterzo**

18 **Forcella ammortizzata:**
- I Testa della forcella
- II Tubo portante
- III Fodero
- IV Forcellino

19 **Freno anteriore**
20 **Disco del freno**

Ruota:
21 **Bloccaggio rapido**
22 **Cerchio**
23 **Raggio**
24 **Copertura**
25 **Mozzo**
26 **Valvola**

NOTE SULLE ISTRUZIONI PER L'USO

PRESTI PARTICOLARE ATTENZIONE AI SEGUENTI SIMBOLI:

Le possibili conseguenze descritte non vengono sempre ripetute nelle istruzioni là dove appaiono questi simboli!

Questo simbolo indica un possibile pericolo per la Sua vita e la Sua salute in caso di mancata esecuzione delle relative operazioni necessarie o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti necessari.

Questo simbolo indica un comportamento erroneo che causa danni a cose o all'ambiente.

Questo simbolo fornisce informazioni su come usare il prodotto o la relativa sezione delle istruzioni d'uso alla quale è necessario prestare particolare attenzione.

INDICE

2 **Benvenuti!**
4 **Uso conforme**
7 **Prima della prima uscita**
10 **Prima di ogni uscita**
12 **Montaggio dal BikeGuard**
40 **Imballare la bicicletta Canyon**
41 **Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti**
41 Procedura per il fissaggio sicuro della ruota
43 Avvertenze per il montaggio di ruote con perni passanti
44 **Cosa devo tener presente nel caso di modifiche o di montaggio di componenti addizionali?**
45 **Peculiarità del carbonio**
46 Istruzioni per la cura
47 **Peculiarità delle biciclette freeride**
49 **Dopo una caduta**
51 **Kit telaio – Istruzioni per il montaggio - Specifiche tecniche**
56 **Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore**
57 **Regolazione dell' altezza di seduta**
59 **Regolazione dell'altezza del manubrio**
59 Attacchi manubrio Aheadset®, sistema non filettato
62 **Distanza tra manubrio e sella ed impostazione della sella**
63 Spostare la sella e regolare l'inclinazione della sella
65 **Regolare il manubrio e le leve dei freni**
65 Regolare la posizione del manubrio facendolo ruotare
67 **Regolazione della distanza delle leve del freno dal manubrio**
68 **I sistemi di pedali**
68 Funzionamento di diversi sistemi
70 Impostazione e manutenzione
71 **Il sistema frenante**
72 Funzionamento ed usura
73 **Verifica e regolazione di freni a disco**
73 Verifica del funzionamento
74 Freni AVID, FORMULA, MAGURA e SHIMANO
75 **Il cambio**
76 Funzionamento ed uso
79 Controllo e regolazione del cambio
79 Cambio posteriore
79 Regolare gli arresti di fine corsa
81 Deragliatore centrale
82 Shimano Di2
84 Pedivella di trasmissione
84 Cura della catena
85 Usura della catena
86 **Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio**
89 **Centratura del cerchio, tensione dei raggi**
90 Fissaggio delle ruote con bloccaggi rapidi
90 Fissaggio delle ruote con sistemi con perni passanti
91 **Come riparare una copertura forata**
91 Smontaggio della ruota
92 Smontaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli
93 Montaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli
95 Smontaggio di coperture senza camera d'aria
95 Riparazione di coperture senza camera d'aria
96 Montaggio di coperture senza camera d'aria
97 Montaggio di ruote
98 **La serie sterzo**
98 Verifica e regolazione
99 Serie sterzo Aheadset®
100 **Sospensione**
100 Glossario - sospensione
101 **La forcella ammortizzata**
101 Funzionamento
102 Impostazione e manutenzione
105 **Full suspension**
105 Particolarità della posizione di seduta
105 Impostazione e manutenzione
108 **Trasportare la bicicletta Canyon**
110 **Avvertenze generali su cura ed ispezioni**
110 Pulizia e cura della bicicletta Canyon
112 Custodia della bicicletta Canyon
113 Ispezione e manutenzione
114 **Intervalli d'ispezione e manutenzione**
116 **Coppie di bloccaggio consigliate**
120 **Norme sul traffico stradale**
121 **Responsabilità su difetti di fabbricazione**
123 **Garanzia**
124 **Crash Replacement**

GENTILE CLIENTE CANYON,

nel presente manuale troverà raccolta una serie di consigli sull'uso della bicicletta Canyon nonché informazioni interessanti sulla tecnica di costruzione della bicicletta, sulla cura e manutenzione. La preghiamo di leggere con attenzione questo manuale, anche se è da molti anni che pratica ciclismo e ritiene di essere un ciclista provetto. Negli ultimi anni proprio la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi.

Per garantirLe un piacere duraturo e per la Sua sicurezza Le consigliamo di leggere con attenzione l'intera parte stampata del presente manuale e

- di attenersi strettamente alle **istruzioni di montaggio** riportate nel capitolo **"Montaggio dal BikeGuard"**,
- di leggere e seguire le avvertenze del capitolo **"Prima della prima uscita"**
- di leggere nel capitolo **"Uso conforme"** per quale uso è prevista la Sua nuova bicicletta e la portata massima consentita (conducente, abbigliamento e bagaglio)
- nonché di eseguire **la prova minima di funzionamento** prima di ogni uscita. Nel capitolo **"Prima di ogni uscita"** di questo manuale troverà una descrizione su come eseguire tale prova. Non usi la bicicletta nel caso la verifica non dovesse risultare assolutamente corretta.

Sul supporto dati digitale, allegato al manuale, troverà una descrizione dettagliata di una serie di lavori di manutenzione e riparazione. Nell'eseguire tali operazioni La preghiamo di tenere sempre in considerazione che le istruzioni e le indicazioni valgono esclusivamente per questa bicicletta Canyon e che non sono applicabili ad altre biciclette. Dato il gran numero di modelli ed il cambio di modelli è possibile che le operazioni descritte non siano complete. Non trascuri pertanto di leggere le istruzioni dei nostri fornitori di componenti, che si trovano nel BikeGuard.

Tenga in considerazione che Le spiegazioni ed i consigli riportati possono essere insufficienti poiché non tengono conto di determinati fattori, quali p. es. l'esperienza o l'abilità manuale di chi esegue le operazioni o ancora gli strumenti usati: alcune operazioni richiedono l'impiego di strumenti speciali o l'osservazione di procedure qui non descritte.

Sul nostro sito internet www.canyon.com troverà inoltre numerosi filmati che potranno esserLe di aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione.
Non pretenda troppo da se stesso mettendo così a rischio la propria sicurezza. In caso di dubbi o domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88!

Tenga conto dei seguenti punti: il presente manuale non è in grado di trasmetterLe le conoscenze di un meccanico di biciclette, anche un manuale delle dimensioni di un vocabolario non potrebbe contenere tutte le possibili combinazioni di biciclette e componenti. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta da Lei acquistata e sui componenti comuni e Le illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Inoltre non illustra come montare una bicicletta completa partendo dal kit telaio Canyon!

Il presente manuale non è in grado di insegnarLe ad andare in bicicletta. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta da Lei acquistata e Le illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Tuttavia non è in grado di insegnarLe ad andare in bicicletta e non contiene le regole del traffico stradale.

Chi va in bicicletta deve essere consapevole del fatto che sta svolgendo un'attività potenzialmente pericolosa e che il conducente deve sempre avere sotto controllo la bicicletta.

Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella bisogna essere consapevoli di tale pericolo ed accettarlo. Non dimentichi che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina quali p. es. carrozzeria o airbag.

Guidi pertanto sempre con prudenza, rispettando gli altri utenti del traffico.

Non guidi mai dopo aver assunto medicinali, droghe, alcol o in caso di stanchezza. Non guidi mai con una seconda persona sulla bicicletta e tenga sempre le mani sul manubrio.

Infine ancora un paio di raccomandazioni da parte nostra: andando in bicicletta non metta in pericolo la propria vita e quella degli altri e rispetti la natura quando attraversa boschi e prati. Indossi sempre equipaggiamento da bicicletta adeguato, per lo meno un casco adatto, occhiali di protezione, scarpe rigide ed abbigliamento ben visibile adatto al ciclismo.

Il team Canyon Le augura buon divertimento con la Sua bicicletta!

Il presente manuale non è da usarsi come base per montare biciclette da assemblare o per riparare biciclette! I dettagli tecnici possono subire variazioni rispetto a dati ed immagini del manuale. Il presente manuale soddisfa i requisiti della norma UNI EN 14766. Le presenti istruzioni sono disciplinate dalla normativa europea.

Con la fornitura della bicicletta il produttore è obbligato ad allegare istruzioni integrative. Potrà trovare istruzioni integrative anche sul sito www.canyon.com

Testo, elaborazione, fotografia, realizzazione grafica:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Versione: giugno 2014, edizione 5

In giro per boschi e campi

Sempre con casco ed occhiali

Visiti regolarmente il nostro sito internet www.canyon.com, dove troverà novità, avvertenze, consigli utili e gli indirizzi dei nostri partner commerciali.

Non pretenda troppo da se stesso mettendo a rischio la propria sicurezza durante le operazioni di montaggio e regolazione. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. E-mail: info@canyon.com

USO CONFORME

Per poter definire l'uso previsto per i diversi tipi di biciclette di nostra produzione, abbiamo suddiviso le biciclette in differenti categorie. L'obiettivo è definire, già durante la fase di sviluppo delle biciclette, i requisiti che devono soddisfare in base alla sollecitazione prevista, così da garantire in seguito la massima sicurezza d'uso.

È quindi estremamente importante che le biciclette non vengano utilizzate per altri usi oltre a quelli consentiti, poiché questo potrebbe portare al superamento dei limiti di sollecitazione e al conseguente danneggiamento del telaio o di altri componenti, provocando gravi cadute.

Il peso massimo del conducente incluso il bagaglio non deve superare i 120 kg. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

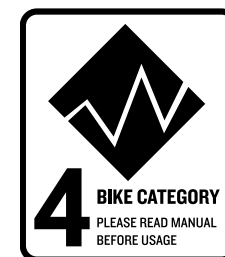
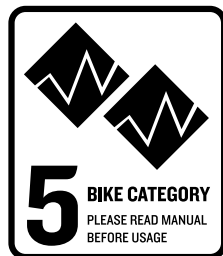
Per stabilire a quale categoria appartiene la bicicletta, confronti i simboli presenti sul telaio con i simboli riportati qui di seguito. Se non riesce a identificare la categoria della sua bicicletta, si rivolga in qualsiasi momento al nostro Centro Assistenza.

Condizione 0
Questa categoria indica le biciclette da bambino. I bambini non dovrebbero utilizzare la bicicletta nelle vicinanze di precipizi, scale o piscine e tanto meno su percorsi in cui viaggiano le automobili. In generale si riferisce a biciclette con pneumatici di dimensioni dai 12 ai 24 pollici.

Condizione 1
Le biciclette di questa categoria sono progettate per utilizzo su strade asfaltate, dove le ruote sono sempre a contatto con il fondo stradale. Generalmente si tratta di biciclette da corsa con manubrio da corsa o dritto, biciclette da triathlon e da cronometro. Il peso massimo del conducente incluso il bagaglio non deve superare i 120 kg. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

Condizione 2
Biciclette della categoria 1 e per percorsi sterrati ben stabilizzati o piste offroad con lieve pendenza, sui quali gli pneumatici perdono brevemente aderenza sul terreno a causa di piccolo dislivelli. Comprende biciclette urban e city, biciclette da ciclocross con manubrio da corsa e freni Cantilever o a disco.

Condizione 3
Le biciclette di questa categoria comprendono biciclette della categoria 1 e 2 che si adattano anche a terreni accidentati e non stabilizzati. L'uso consentito di queste biciclette include anche salti sporadici di un'altezza massima di circa 60 cm. Anche salti di questa altezza possono causare cadute rovinose per un ciclista inesperto, per cui il notevole incremento delle forze in gioco potrebbe provocare danni o ferite. In questa categoria rientrano le MTB Hardtail e le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa breve.

Condizione 4
Questa categoria comprende le biciclette delle categorie 1-3. Sono adatte inoltre per terreni molto accidentati e parzialmente rocciosi, con forti pendenze e di conseguenza per elevate velocità. Per i ciclisti esperti effettuare salti moderati e frequenti con queste bici non costituisce un problema. Si dovrebbe però evitare l'uso regolare e costante delle bici su percorsi North-Shore e nei Bike Park. A causa delle forti sollecitazioni, queste biciclette dovrebbero essere controllate dopo ogni uscita per verificare la presenza di eventuali danni. Le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa media sono tipiche di questa categoria.

Condizione 5
Questo tipo di utilizzo si riferisce a terreni difficili, estremamente rocciosi e molto ripidi, che solo ciclisti tecnicamente preparati e molto allenati sono in grado di affrontare. Salti alti a velocità elevate e un uso intensivo in Bike Park appositi e in percorsi downhill sono caratteristici di questa categoria. Per queste biciclette deve assolutamente essere effettuato un controllo accurato dopo ogni uscita per verificare la presenza di possibili danni. I danni preesistenti possono essere causa di cedimenti anche con sollecitazioni successive di lieve intensità. Da non dimenticare la sostituzione ad intervalli regolari dei componenti rilevanti per la sicurezza. È assolutamente necessario indossare protezioni speciali. Contraddistinguono questa categoria le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa lunga e le biciclette da dirt.

Fondamentalmente non sono consentiti seggiolini.

In generale non è consentito trainare rimorchi.

Nel caso di biciclette con reggisella in carbonio non è consentito montare dei portapacchi. Per trasportare del bagaglio consigliamo di usare esclusivamente gli appositi zaini per bicicletta.

Sul nostro sito internet www.canyon.com troverà sempre informazioni aggiornate. Per ogni modello troverà inoltre una rappresentazione grafica dei tipi d'uso.

Proprio per l'uso specifico a cui sono destinate alcune biciclette da dirt sono dotate di un solo freno.

Non utilizzate una bicicletta Canyon per un allenamento dove è prevista una qualsiasi forma di bloccaggio della bici

Le biciclette Canyon devono essere utilizzate solamente per i rulli liberi (rulli per allenamento senza freno). Non utilizzate una bicicletta Canyon per un allenamento dove è prevista una qualsiasi forma di bloccaggio della bici.

PRIMA DELLA PRIMA USCITA

1. **Ha già provato a guidare una mountain bike?** Tenga presente che andare fuori strada richiede particolare concentrazione, condizione fisica ed esercizio. Prenda lentamente confidenza con la Sua nuova MTB in un luogo tranquillo e si avvicini a piccoli passi al percorso fuori strada che vuole fare. Frequenti un corso di tecnica. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito internet www.canyon.com

2. **Ha già preso confidenza con il sistema frenante?** In genere le biciclette Canyon vengono fornite in modo tale che il freno anteriore venga attivato con la leva del freno sinistra. Verifichi se riesce ad attivare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno che è solito usare. Se così non fosse è necessario familiarizzare accuratamente con la nuova disposizione, poiché un azionamento sconsiderato del freno della ruota anteriore potrebbe provocare una caduta. Eventualmente chieda ad uno specialista di cambiare l'attribuzione delle leve dei freni.

   L'azione frenante dei freni attuali è eventualmente di gran lunga superiore a quella dei freni della bicicletta da Lei usata fino ad ora! Dato l'uso particolare a cui sono destinate, alcune biciclette da dirt sono dotate di un solo freno.

   Effettui in ogni caso prima delle frenate di prova su strade prive di traffico! Si avvicini a piccoli passi alla decelerazione massima possibile. Troverà maggiori informazioni sui freni nel capitolo **"Il sistema frenante"**.

3. **Ha già preso confidenza con il tipo di cambio e con il suo funzionamento?** Si eserciti nell'uso del cambio su strade prive di traffico. Non cambi marcia contemporaneamente davanti e dietro e riduca la forza di pedalata durante il cambio. Troverà maggiori informazioni sul cambio nel capitolo **"Il cambio"**.

Frenata eccessiva con il freno anteriore, da non imitare

Tenga conto che l'attribuzione delle leve del freno può variare da paese a paese! Premendo una leva del freno verifichi quale freno viene azionato. Se l'impostazione non corrisponde alle proprie abitudini faccia modificare tale assegnazione!

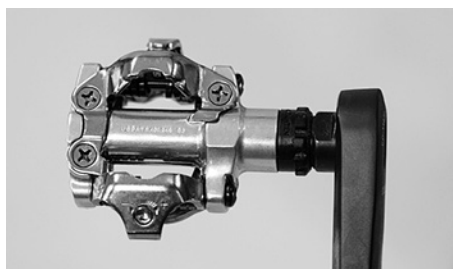
Il cambio a catena

Guidando con le mani appoggiate sulle appendici di un manubrio MTB, risulterà difficile raggiungere rapidamente le leve dei freni rispetto alle altre posizioni. La distanza di arresto risulta più lunga. Guidi con particolare prudenza e tenga conto di distanze di arresto più lunghe.

4. **L'altezza del telaio è adeguata? La sella ed il manubrio sono impostati correttamente?** Si metta sul tubo superiore della bicicletta e verifichi che tra tubo e cavallo ci sia spazio per almeno la larghezza di una mano. Se così non fosse, legga i capitoli dettagliati riportati più avanti o sul CD allegato oppure contatti la nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Guidando una bicicletta con telaio troppo grande è possibile ferirsi scendendo rapidamente dalla sella! Per le biciclette da cross country o da maratona la sella dovrebbe essere impostata in modo tale che nella posizione più bassa il tallone raggiunga appena il pedale. Una volta in sella verifichi di poter toccare il pavimento con le punte dei piedi. Nel caso di bicicletta da all-mountain, enduro e freeride la sella viene generalmente impostata più in basso. In particolare durante le discese in montagna si consiglia di abbassare la sella. Troverà maggiori informazioni sulla posizione nel capitolo **"Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore"**.

5. **Ha già provato a guidare la bicicletta con pedali a sgancio rapido o pedali automatici e le scarpe apposite?** Prima della prima uscita con questi pedali Le consigliamo di esercitarsi da fermo e facendo attenzione ad agganciare e sganciare i pedali. Si appoggi ad una parete per non cadere. Se necessario, regoli la forza di aggancio e sgancio. In ogni caso legga prima di tutto le istruzioni per l'uso, che troverà allegate nel BikeGuard. Troverà maggiori informazioni sui pedali nel capitolo **"I sistemi di pedali"**.

Verifica la distanza tra il tubo superiore e il cavallo

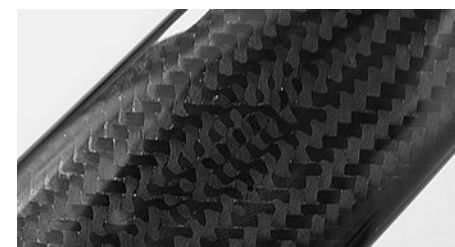
Scarpe per pedali automatici

Pedale automatico

Una scarsa pratica e/o pedali automatici troppo stretti possono eventualmente impedire lo sgancio dal pedale! **Pericolo di caduta!**

6. **Usi la bicicletta Canyon solamente in base all'uso previsto per il tipo da Lei acquistato!** Mountain bike per cross country e maratona non sono adatte a discese difficili su terreni rocciosi o per salti, etc. Per un uso all mountain o enduro sono disponibili modelli appositi. Con i modelli Torque può effettuare anche il cosiddetto freeride. Non dimentichi che alcune manovre eseguite da professionisti sembrano facili, richiedono in realtà lunghi allenamenti ed esperienza. Non sopravvaluti le proprie capacità mettendo a rischio la propria sicurezza. In genere le biciclette Canyon sono progettate per supportare una portata massima di 120 kg (vengono sommati i pesi di conducente e bagaglio). Non superi mai questo limite. Troverà maggiori informazioni sull'uso previsto nel capitolo **"Uso conforme"**.

7. **La Sua bicicletta è dotata di componenti in carbonio?** Tenga presente che questo materiale richiede una particolare cura ed un uso attento. Legga in ogni caso il capitolo **"Peculiarità del carbonio"** .

8. **Nel caso avesse acquistato una bicicletta con forcella ammortizzata non trascuri di verificare la pressione della forcella.** Per la regolazione si serva eventualmente della pompa che troverà nel BikeGuard. Una regolazione non corretta può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento della forcella ammortizzata. In ogni caso noterà un peggioramento del comportamento su strada, che preclude così una massima sicurezza di guida. Troverà maggiori informazioni nei capitoli **"La forcella ammortizzata"** e **"Full suspension"**.

Guida fuori strada

Il materiale carbonio

Bicicletta con sospensione

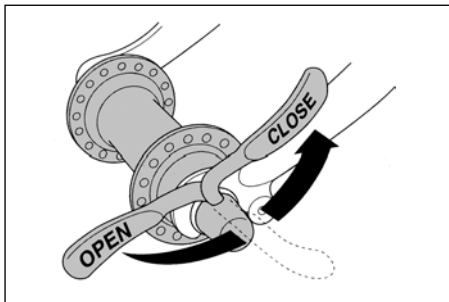
Le mountain bike Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Tratti anche Lei questi materiali da professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte o una cura poco scrupolosa possono compromettere la sicurezza della Sua bicicletta. **Pericolo d'incidente!**

PRIMA DI OGNI USCITA

PRIMA DI OGNI USCITA LE CONSIGLIAMO DI VERIFICARE I SEGUENTI PUNTI:

1. I bloccaggi rapidi della ruota anteriore e posteriore, del reggisella e dei restanti componenti nonché i perni passanti sono fissati correttamente? Troverà maggiori informazioni nel capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"**.

2. Le coperture sono in buono stato ed hanno entrambe sufficiente pressione? Faccia girare le ruote per verificarne la centratura. In questo modo potrà inoltre individuare forature laterali delle coperture, perni e raggi rotti. Troverà maggiori informazioni nel capitolo **"Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio"**.

3. **Faccia una prova dei freni da fermo tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio.** Dopo un breve percorso della leva dovrà raggiungere un punto di pressione; tuttavia la leva non deve andare a toccare il manubrio! Nel caso di freni idraulici (a disco) non ci devono essere punti di perdita di fluido per freni. Troverà maggiori informazioni sul tema **"Freni"** nel capitolo **"Il sistema frenante"**.

Verifichi la pressione delle coperture

Il freno non deve andare a toccare il manubrio

La chiusura non corretta dei bloccaggi rapidi può causare il distacco di parti della bicicletta. **Pericolo di caduta!**

Non usi la bicicletta Canyon nel caso avesse riscontrato problemi in uno dei punti elencati!

4. Nel caso di guida su strade pubbliche o di notte verifichi l'impianto d'illuminazione (vedi il capitolo **"Disposizioni di legge"**)

5. Da un'altezza ridotta faccia rimbalzare la Sua Canyon sul pavimento. Non trascuri eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verifichi i collegamenti dei cuscinetti ed i raccordi delle viti.

6. Le biciclette da freeride, quali la Strive o la Torque, vengono sottoposte a forti sollecitazioni. Se dovesse possedere una bicicletta simile, verifichi prima di ogni uscita che non presenti difetti e fatica del materiale, quali cricche, ammaccature e pieghe.

7. L'accessorio più importante per una serena uscita in bicicletta è una piccola sacca degli attrezzi che potrà collocare sotto la sella. Tra questi dovrebbero esserci due leve di montaggio in plastica, le chiavi Allen più comuni, una camera d'aria di ricambio, un kit d'emergenza, il Suo cellulare e del denaro. Porti con sé anche una pompa che potrà fissare al telaio.

8. Si munisca di un antifurto robusto nel caso volesse parcheggiare la Sua Canyon. Leghi la Sua Canyon solamente ad oggetti fissi, in modo da prevenire eventuali furti.

Per evitare danni alla Sua Canyon si attenga alla portata massima consentita ed alle disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini nel capitolo **"Uso conforme"**. Inoltre, prima di trasportare la bicicletta in macchina o in aereo consigliamo di leggere il capitolo **"Trasportare la bicicletta Canyon"**.

Non vada mai in bicicletta al buio senza illuminazione

Kit d'emergenza

A seconda del tipo di fondo stradale e di forze esercitate dall'utilizzatore, la Sua Canyon viene sottoposta a forti sollecitazioni. Conseguenza di queste sollecitazioni dinamiche sono logoramento ed usura dei diversi componenti. Sottoponga la Sua Canyon a controlli regolari per individuare eventuali usure così come graffi, deformazioni, alterazioni di colore o cricche iniziali. Una volta esaurito il ciclo vitale, i componenti possono rompersi improvvisamente. Faccia ispezionare regolarmente la Sua Canyon e, se necessario, chieda di sostituire le parti interessate. Troverà maggiori informazioni sulla manutenzione e sulla sicurezza d'uso nei capitoli **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"**, **"Coppie di bloccaggio consigliate"** ed **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**.

MONTAGGIO DAL BIKEGUARD

Per il montaggio dal BikeGuard non serve certo la bacchetta magica; in ogni caso è necessario procedere con prudenza e con cura. Un montaggio effettuato da mani inesperte può compromettere la sicurezza della bicicletta.

Prima di tutto vi invitiamo a familiarizzare con i componenti della Canyon.

Estraete la pagina di copertina anteriore del manuale della mountain bike. Vi è raffigurata una bicicletta Canyon con tutti i componenti più importanti. Tenete aperta questa pagina durante la lettura in modo da trovare subito i componenti menzionati nel testo.

L'immagine mostra una mountain bike Canyon qualsiasi. Non tutte le biciclette sono necessariamente uguali a questa.

Per prima cosa aprite il BikeGuard.

Utilizzate un cutter o un coltello simile con lama corta. Non utilizzate nessun coltello sulla bicicletta.

VERIFICA DEL CONTENUTO DEL BIKEGUARD

Nel BikeGuard è contenuto il telaio assemblato con la ruota posteriore montata e tutti i componenti, la ruota anteriore non montata (eventualmente imballata in un'apposita borsa), la sella con il reggisella (eventualmente collegato mediante tubo con una unità di controllo per il montaggio del manubrio).

Inoltre il BikeGuard contiene una scatola con la minuteria (p. es. bloccaggi rapidi o perni passanti, riflettori ed eventualmente pedali) e il Toolcase con la chiave dinamometrica Canyon comprensiva di punte intercambiabili, pompa per forcella ammortizzata, pasta di montaggio Canyon e manuale della mountain bike, unitamente al CD allegato.

Per biciclette con pneumatici di dimensioni 29" e 27,5" la scatola con le parti piccole e il Toolcase possono trovarsi sul lato in posizione verticale all'interno del BikeGuard.

Non utilizzate il cutter sulla bicicletta. Potreste ferirvi o danneggiare il componente. Dove possibile servirsi di una forbice.

INDICAZIONI GENERALI PER IL MONTAGGIO DELLA MOUNTAIN BIKE

La Canyon è stata completamente assemblata e testata in fabbrica. Al termine delle operazioni di seguito descritte, la bicicletta è completamente funzionante senza la necessità di doverla regolare. Conclusi tutti i lavori effettuate un giro di prova su un piazzale tranquillo o su una strada poco frequentata.

Qui di seguito è disponibile una breve descrizione su come montare la bicicletta. Se non si dispone di conoscenze o esperienza sufficienti, è necessario leggere i capitoli dettagliati riportati nel manuale "Mountain bike"; leggere anche le istruzioni dei produttori dei componenti sul CD allegato.

Prima della prima uscita eseguire i controlli descritti nel capitolo **"Prima di ogni uscita"**.

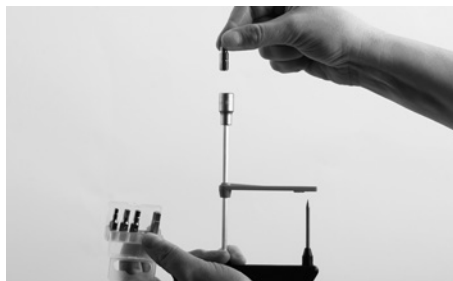
Si consiglia l'utilizzo di un cavalletto di montaggio che tenga il telaio internamente su tre punti o di chiedere a qualcuno di tenere la Canyon durante l'assemblaggio.

Per le operazioni di montaggio non fissare su un cavalletto la Canyon bloccandola su un tubo del telaio o sul reggisella in carbonio, bloccarla invece sul cavalletto di montaggio utilizzando un reggisella in alluminio adatto. Utilizzando un sostegno regolabile in altezza, non fissare la parte mobile, ma soltanto la parte inferiore, dopo averla estratta della lunghezza opportuna. Nell'estrarre e nell'inserire il reggisella regolabile, accertarsi che il tubo non sia piegato, ma che rispettivamente si inserisca o fuoriesca attraverso il foro di uscita nel telaio.

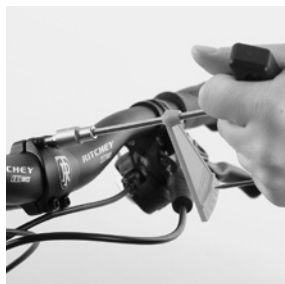
Il montaggio può essere effettuato con maggior facilità e sicurezza se si dispone di un cavalletto di montaggio o se si ha un aiutante.

Condividete la gioia di possedere una nuova Canyon e chiedete ad un vostro amico di aiutarvi ad estrarre la vostra nuova Canyon dal BikeGuard e ad assemblarla.

UTILIZZO DELLA CHIAVE DINAMOMETRICA CANYON

Per fissare nel modo più sicuro possibile due componenti, noi di Canyon riteniamo indispensabile utilizzare una chiave dinamometrica.

Inserire nel portautensile della chiave dinamometrica Canyon la punta adeguata.

Inserire completamente la chiave a brugola nella testa della vite.

Fissare le viti di serraggio (ad es. su attacco manubrio, reggisella o chiusura del reggisella) con una coppia di serraggio superiore a quella massima produce una forza di serraggio troppo elevata. Questa può causare il cedimento del componente e determinare un elevato rischio di incidente. Inoltre, in questo caso la garanzia sul prodotto perde di validità. Viti troppo allentate o troppo strette possono causare un cedimento ed essere quindi causa di incidenti. Attenetevi rigorosamente alle coppie di serraggio indicate da Canyon.

Girare lentamente tenendo la chiave dinamometrica Canyon dall'impugnatura. Quando la vite è serrata, l'indicatore sulla scala si sposta. Sospendere di girare la chiave non appena l'indicatore raggiunge il valore della coppia di serraggio prescritta.

Per il montaggio servirsi della chiave dinamometrica in dotazione nella BikeGuard.

UTILIZZO DELLA PASTA DI MONTAGGIO CANYON

I componenti in carbonio sono soggetti soprattutto ai danni causati da forze di serraggio eccessive. La pasta di montaggio Canyon crea ulteriore forza di attrito tra due superfici permettendo così di diminuire la forza di serraggio anche del 30%.

Garantisce anche la massima protezione dalla corrosione, proteggendo efficacemente anche in situazioni di bagnato. La pasta di montaggio Canyon può essere utilizzata per tutte le giunzioni tra carbonio e alluminio. È ideale per assolvere a questo scopo perché non si indurisce.

Questo accorgimento è utile soprattutto nelle zone di bloccaggio del manubrio e dell'attacco manubrio, del cannotto della forcella e dell'attacco manubrio o del reggisella e del piantone, tre zone di bloccaggio in cui le forze di serraggio eccessive possono rovinare i componenti causandone il cedimento o la perdita della garanzia.

La pasta di montaggio Canyon previene l'eventuale danneggiamento delle fibre di carbonio grazie alla ridotta forza di serraggio. Inoltre limita la possibilità che si verifichino i classici scricchiolii nei punti di bloccaggio.

Per un fissaggio sicuro, utilizzare sui reggisella delle mountain bike sempre la pasta di montaggio. Se sulle strade di campagna il reggisella si abbassa, la superficie si graffia leggermente. In questo caso si tratta di normale usura e ciò non costituisce motivo di reclamo.

Se si intende modificare spesso l'altezza del reggisella, Canyon consiglia di montare un reggisella regolabile in altezza.

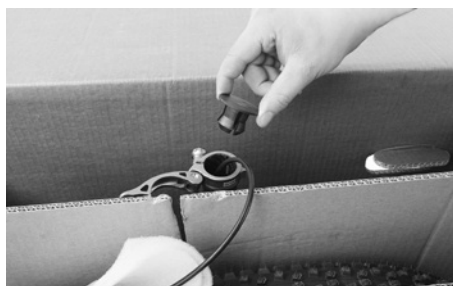
Prima di applicare la pasta di montaggio Canyon sulle superfici interessate rimuovere lo sporco e i residui di lubrificante. Successivamente spalmare sulle superfici pulite uno strato sottile e uniforme di pasta di montaggio Canyon con un pennello o un panno in pelle.

Quindi montare i componenti come indicato.

Utilizzare la chiave dinamometrica Canyon e non superare mai le coppie massime di bloccaggio indicate. Rimuovere la pasta di montaggio Canyon in eccesso e richiudere con cura la bustina.

DISIMBALLAGGIO

Estrarre la scatola con la minuteria e metterla da parte, a portata di mano. Rimuovere il cartone di protezione posteriore.

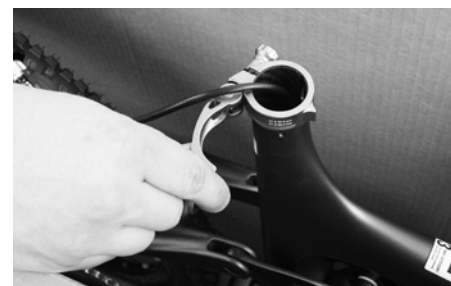
Prendere dalla scatola con la minuteria il Toolcase, il manuale della mountain bike e l'utensile.

Rimuovere il cappuccio protettivo del piantone del telaio.

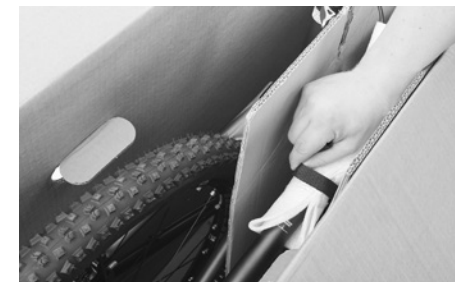
Rimuovere il cartone di protezione anteriore.

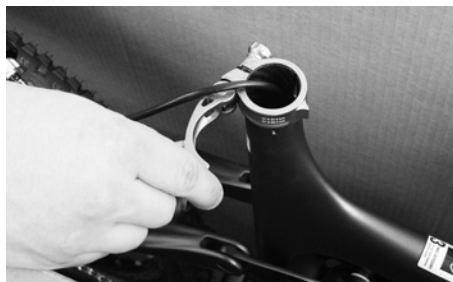
Per biciclette con pneumatici di dimensioni 29" e 27,5" la scatola con le parti piccole e il Toolcase possono trovarsi sul lato in posizione verticale all'interno del BikeGuard.

PROCEDURA PER I REGGISELLA REGOLABILI

Se la Canyon è dotata di reggisella regolabile in altezza, questo deve essere montato prima di estrarre la Canyon dal BikeGuard. Il reggisella regolabile, una volta assemblato con il resto della bicicletta, è collegato alla leva montata sul manubrio tramite un tubo che scorre attraverso il piantone.

Allentare il nastro con il velcro che fissa la sella e il reggisella alla ruota anteriore.

La leva del reggisella regolabile contenuta nel BikeGuard non è sempre montata di fabbrica sul manubrio.

Allentare il bloccaggio rapido o la vite sul bloccaggio rapido del reggisella. Leggere prima il capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"** nel manuale "Mountain bike".

Posizionare con cautela il reggisella sulla ruota posteriore. Prendere la ruota anteriore con il cartone di protezione e metterli da parte. Rimuovere dal reggisella con cautela la pellicola di protezione.

Applicare ora della pasta di montaggio Canyon sulla parte inferiore del reggisella e all'interno del piantone del telaio, ovvero sulle zone di bloccaggio del reggisella.

Il reggisella deve scivolare facilmente nel telaio senza che sia necessario spingerlo o ruotarlo. Se ciò non dovesse essere possibile, aprire ulteriormente il bloccaggio rapido del reggisella.

Tenere il reggisella con una mano e con l'altra afferrare il tubo del reggisella nel punto in cui esce dal telaio. Mentre si inserisce con cautela il reggisella nel piantone, far scorrere il tubo con l'altra mano, prestando sempre la massima attenzione.

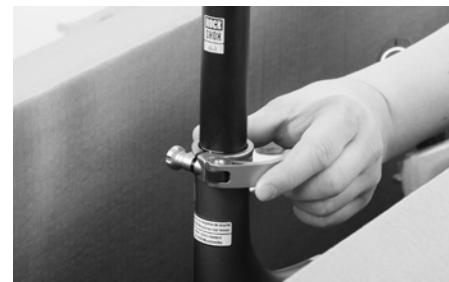
Spingere il reggisella nel piantone fino alla profondità di inserimento minima, riconoscibile dalle marcature MIN/MAX.

⚠ Accertarsi che durante il montaggio il tubo all'interno del reggisella regolabile non si pieghi.

⚠ Osservare le indicazioni contenute nel capitolo "Regolazione dell'altezza di seduta" nonché le coppie di serraggio consentite contenute nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"** del manuale "Mountain bike", tenendo sempre in considerazione le indicazioni dei produttori di componenti contenute nel CD allegato.

Raddrizzare la sella e chiudere il bloccaggio rapido o la vite sul bloccaggio rapido del reggisella. Non serrare eccessivamente la vite o il bloccaggio rapido del reggisella. Se necessario rimuovere la pellicola di protezione dalla sella.

PROCEDURA PER I REGGISELLA CONVENZIONALI

Estrarre la sella, il reggisella e la ruota anteriore con il cartone di protezione e posizionarli da parte con cautela. Allentare il nastro con il velcro che fissa la sella e il reggisella alla ruota anteriore e collocare questi componenti a portata di mano.

Quindi sollevare attentamente il telaio dal BikeGuard e collocarlo in una posizione sicura.

Se necessario chiedere all'aiutante di tenere la bicicletta.

Prendere dalla scatola con la minuteria il Toolcase, il manuale della mountain bike e l'utensile.

ⓘ Conservare in un luogo asciutto tutte le parti dell'imballaggio e l'intero BikeGuard in modo da avere a portata di mano l'occorrente in caso di eventuale spedizione o viaggio.

ⓘ È possibile che la ruota anteriore sia imballata anche in un'apposita borsa.

Quindi sollevare attentamente il telaio con i componenti e la ruota posteriore dal BikeGuard e collocarli in una posizione sicura. Se necessario chiedere all'aiutante di tenere la bicicletta.

Spingere il reggisella nel piantone fino alla profondità di inserimento minima, riconoscibile dalle marcature MIN/MAX. Raddrizzare la sella e chiudere il bloccaggio rapido o la vite sul bloccaggio rapido del reggisella. Non serrare eccessivamente la vite o il bloccaggio rapido del reggisella.

Applicare ora della pasta di montaggio Canyon sulla parte inferiore del reggisella e all'interno del piantone del telaio, ovvero sulle zone di bloccaggio del reggisella.

Il reggisella deve scivolare facilmente nel telaio senza che sia necessario spingerlo o ruotarlo. Se ciò non dovesse essere possibile, aprire ulteriormente il bloccaggio rapido del reggisella.

Se necessario rimuovere la pellicola di protezione dalla sella.

⚠ Osservare le indicazioni contenute nel capitolo **"Regolazione dell'altezza di seduta"** nonché le coppie di serraggio consentite contenute nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"** del manuale "Mountain bike", tenendo sempre in considerazione le indicazioni dei produttori di componenti contenute nel CD allegato.

MONTAGGIO DEL MANUBRIO

Il manubrio nell'imballato è smontato, l'attacco manubrio invece è correttamente montato. Non apportare modifiche all'attacco manubrio.

Allentare il nastro con il velcro sotto alla forcella. Tenere saldamente il manubrio e allentare il secondo nastro con velcro in cima al telaio. Tenere sempre fermo il manubrio, affinché non cada e non subisca danni.

Prendere in mano la chiave dinamometrica Canyon e inserire nel portautensile la punta adeguata alla vite dell'attacco manubrio.

Svitare completamente le viti di serraggio del coperchio dell'attacco manubrio e rimuovere il coperchio.

Ruotare in avanti, quindi in direzione di marcia, l'attacco manubrio e la forcella. Verificare che nell'operazione i cavi e i tubi non si girino.

Prestando particolare attenzione, lasciar pendere il manubrio oppure chiedere all'aiutante di reggerlo.

Far uscire della pasta di montaggio Canyon e spalmare uno strato sottile sia sul coperchio dell'attacco manubrio che sulle zone di bloccaggio del corpo stesso.

Posizionare il manubrio in base alle marcature all'interno della zona di bloccaggio. Controllare che i cavi bowden e tubi non siano storti o piegati e che scorrano con raggi uniformi al manubrio o al freno.

Avvitare il convenzionale attacco manubrio Aheadset® con il tappo frontale

Inserire il coperchio dell'attacco manubrio. Avvitare le viti di serraggio del coperchio dell'attacco manubrio in modo alternato e uniforme fino a fissare leggermente il manubrio.

Ruotare approssimativamente il manubrio in modo che la leva del freno sia leggermente rivolta verso il basso.

> ⚠ La mountain bike non è ancora pronta per la messa in strada. Eseguire l'ultima regolazione e il fissaggio del manubrio, come descritto nel capitolo "**Regolazione e montaggio finale del manubrio**".

Verificare che le fessure tra il coperchio dell'attacco manubrio e il corpo dello stesso siano parallele e che abbiano la stessa ampiezza sia in alto che in basso. Eventualmente allentare le viti di serraggio, avvitandole leggermente in modo uniforme.

Avvitare l'attacco manubrio Canyon Aheadset® con il tappo frontale

Inserire il coperchio dell'attacco manubrio. Ruotare approssimativamente il manubrio in modo che la leva del freno sia leggermente rivolta verso il basso.

- Avvitare ora entrambe le viti superiori con la chiave dinamometrica Canyon con una coppia di serraggio di 3 Nm. Le fessure devono chiudersi completamente, il tappo anteriore deve andare "in blocco". Se necessario, allentare leggermente entrambe le viti inferiori.

- Quindi serrare le viti inferiori, anche qui con una coppia di serraggio di 3 Nm.
- Se tutto è a posto serrare le viti con la chiave dinamometrica Canyon in modo alternato e uniforme rispettando le indicazioni impresse (8 Nm). Tenere presente che questa coppia di serraggio è adatta soltanto per la combinazione dell'attacco manubrio Canyon con il manubrio Canyon.

MONTAGGIO DELLA IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

Alcuni modelli Canyon con telaio in carbonio sono provvisti di un arresto chiamato Impact Protection Unit o IPU. La IPU impedisce che il manubrio o le armature del manubrio sbattano contro il tubo orizzontale.

Una Canyon dotata di IPU si riconosce dai due fori per viti sul tubo orizzontale proprio dietro la serie sterzo.

Se sono presenti questi due fori, estrarre la Impact Protection Unit con le due viti ad esagono incassato dalla scatola con la minuteria.

> ⚠ Usare la bici senza IPU può avere come conseguenza che il manubrio o le armature del manubrio sbattano contro il tubo orizzontale. Il telaio può essere danneggiato.

Accertarsi che l'attacco manubrio, insieme al manubrio, sia rivolto in avanti. Posizionare la IPU sul tubo orizzontale in modo tale che la parte arrotondata sia rivolta in avanti e la parte smussata all'indietro e che si inserisca in modo morbido nel tubo del telaio.

Inserire le due viti di fissaggio nei fori e stringerle con le dita di uno o due giri. Le due viti si devono poter essere girate molto facilmente.

Quando le viti sono avvitate quanto basta, prendere la chiave dinamometrica Canyon con la punta adeguata. Avvitare le due viti fino a che le teste non saranno a filo nella svasatura della IPU. Per concludere, serrare entrambe le viti con una coppia di serraggio di 3 Nm.

ULTERIORI PASSAGGI IN CASO DI REGGISELLA REGOLABILE

La leva del reggisella regolabile potrebbe già essere montata sul manubrio o potrebbe pendere ancora smontata dal tubo.

Se non è ancora fissata, rimuovere la pellicola di protezione da questo dispositivo di comando.

Prendere la punta adeguata dal Toolcase e allentare la vite Torx sulla leva di comando.

Utilizzare la chiave dinamometrica Canyon senza superare le coppie massime di serraggio!

PRIMO CASO: Freno SRAM o Avid e leva del cambio Shimano

La leva del cambio è montata sul manubrio, la leva del freno non è ancora montata.

Rimuovere la pellicola di protezione sulla leva destra del freno. Adesso fissare sul manubrio la leva di comando insieme alla leva destra del freno.

Ruotare la leva del freno nella stessa posizione della leva sinistra, già montata in fabbrica. Serrare la vite con la coppia di serraggio prescritta da SRAM di 5-6 Nm.

Non utilizzare la forza per posizionare la leva del freno e la leva di comando del reggisella nella posizione corretta. C'è solo una posizione nella quale la vite è raggiungibile con facilità.

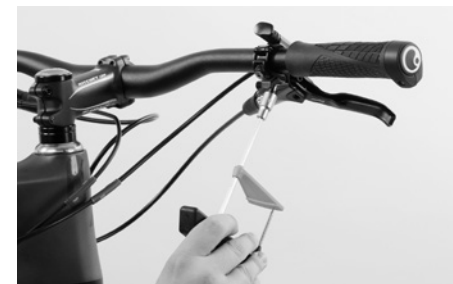
SECONDO CASO: Freno SRAM o Avid e leva del cambio SRAM

Né la leva del cambio né la leva del freno sono montate sul manubrio. Sulla fascetta della leva di comando è montato anche un pezzo di raccordo, detto Matchmaker.

La vite per il montaggio della leva del cambio sul Matchmaker può trovarsi nel Matchmaker stesso o può essere avvitata leggermente nella leva del cambio.

Rimuovere la pellicola di protezione della leva destra del freno.

Adesso fissare sul manubrio la leva di comando insieme alla leva destra del freno.

Ruotare la leva del freno nella stessa posizione della leva sinistra.

Serrare la vite con la coppia di serraggio prescritta da SRAM di 5-6 Nm.

Rimuovere la pellicola di protezione dalla leva destra del cambio. Smontare le viti di bloccaggio sulla leva del cambio.

Montare la leva del cambio sul Matchmaker. Serrare la vite con la coppia di serraggio prescritta da SRAM di 2,8-3,4 Nm.

TERZO CASO: Freno Shimano e leva del cambio Shimano

La leva del freno e la leva del cambio sono montate sul manubrio. Montare sul manubrio la leva di comando e precisamente sul lato interno delle fascette delle leve del freno e del cambio. Avvitare leggermente le viti in modo che la leva di comando si possa ancora muovere e spostare leggermente.

Allentare la vite della fascetta della leva del freno adiacente e ruotare la leva del freno verso il basso.

Posizionare la leva in modo da riuscire ad azionarla.

Adesso è possibile avvitare la vite della leva di comando con la chiave dinamometrica Canyon.

Serrarla con la coppia di serraggio prescritta da SRAM di 5-6 Nm. Ruotare di nuovo la leva del freno verso l'alto e posizionarla come l'altra. Serrare la vite con la coppia di serraggio prescritta da Shimano di 6-8 Nm.

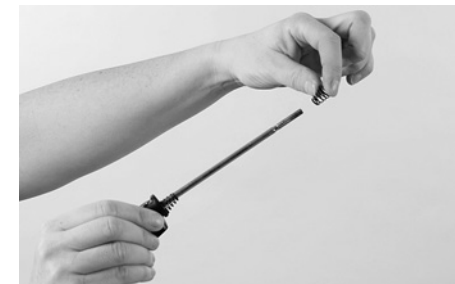
MONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE

Prendere la ruota anteriore dalla scatola ed eventualmente dall'apposita borsa.

Rimuovere la pellicola di protezione dalla forcella se presente. Cercare di eseguire questa operazione solo con le mani. Se ciò non dovesse essere possibile, servirsi di una forbice e in nessun caso di un cutter.

Quindi rimuovere le staffe di sicurezza per il trasporto dal freno della ruota anteriore. Maggiori informazioni sui freni da corsa sono disponibili nel capitolo **"Il sistema frenante"** nel manuale "Mountain bike"; leggere anche le istruzioni dei produttori dei componenti nel CD allegato.

Nel caso di freni a disco, prima di montare la ruota, verificare se le pastiglie si trovano esattamente nelle sedi della pinza del freno. La fessura tra le pastiglie deve essere parallela.

Ruota anteriore con bloccaggio rapido

Prendere dalla scatola con parti piccole il bloccaggio rapido per la ruota anteriore. Svitare il controdado e tirare una delle molle dal bloccaggio rapido.

Spostare il bloccaggio rapido nell'asse cavo della ruota anteriore.

Su ogni lato del mozzo deve essere posizionata una molla. Verificare che le molle siano rivolte verso l'asse del mozzo con il diametro ridotto su entrambi i lati. La leva di comando del bloccaggio rapido viene montata sul lato sinistro (sul lato opposto della catena).

Avvitare il controdado del bloccaggio rapido soltanto di due giri. Maggiori informazioni sui bloccaggi rapidi sono disponibili nel capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"** nel manuale "Mountain bike"; leggere anche le istruzioni dei produttori dei componenti nel CD allegato.

Montare la ruota anteriore e assicurarsi di infilare il disco del freno tra le pastiglie. Chiudere il bloccaggio rapido in modo tale che la ruota sia fissata saldamente. Leggere prima il capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"** nel manuale "Mountain bike".

Controllare infine che la ruota anteriore sia centrata tra i foderi della forcella. Verificare la sede corretta del bloccaggio rapido e dei bloccaggi di sicurezza.

Dopo aver montato la ruota e chiuso il bloccaggio rapido, tirare la leva del freno più volte, quindi fare girare la ruota.

Il disco del freno non deve strisciare né sulla pinza né, in genere, contro le pastiglie.

⚠ Le pastiglie nuove dei freni a disco devono essere sottoposte ad un rodaggio per raggiungere valori di decelerazione ottimali. Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo **"Il sistema frenante"** nel manuale "Mountain bike".

Ruota anteriore con perno passante

Prendere dalla scatola della minuteria il perno passante per la ruota anteriore.

Accertarsi che la leva di bloccaggio rapido sia completamente aperta e posizionata nell'apposita cavità del perno. Quando il filetto del perno avrà fatto presa sul filetto del fodero sinistro, ruotare il perno in senso orario. Per i primi giri il perno passante deve girare senza resistenza.

Sistema con perno passante Rock Shox Maxle e Maxle Lite da 15 e 20 mm (p. es. Revelation, Reba, SID, Lyrik)

Nel caso del sistema con perno passante Maxle con leva di serraggio, introdurre la ruota anteriore nella forcella e contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza.

Centrare la ruota anteriore tra i forcellini e spostare il perno con la leva di bloccaggio rapido Maxle aperta, da destra attraverso i forcellini ed il mozzo.

Ruotare ora la leva con forza in senso orario fino a che il perno sarà ben avvitato. Controllare che la leva di bloccaggio rapido nell'avvitare non sia uscita dall'apposita cavità del perno.

Per concludere serrare la leva di bloccaggio rapido Maxle come una comune leva di bloccaggio rapido. La leva di bloccaggio rapido non deve sporgere in avanti o all'infuori ma deve aderire al fodero.

Fox E-Thru 15 mm

Introdurre la ruota anteriore nella forcella e contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza. Centrare la ruota anteriore tra i forcellini e spostare il perno con la leva di bloccaggio rapido E-Thru aperta, da destra attraverso i forcellini ed il mozzo.

Quando il filetto del perno avrà fatto presa sul filetto del fodero destro, ruotare il perno in senso orario. Per i primi giri il perno passante deve girare senza resistenza. Avvitare leggermente il perno, quindi svitarlo di circa un terzo di giro.

Serrare la leva di bloccaggio rapido E-Thru come una comune leva di bloccaggio rapido.

All'inizio la leva deve muoversi facilmente e senza esercitare l'azione di fissaggio, mentre nella seconda metà della corsa la forza di fissaggio deve aumentare notevolmente per poi muoversi con difficoltà verso la fine della corsa.

Se la leva non dovesse chiudersi completamente, aprirla di nuovo e ruotare leggermente il perno in senso antiorario. Provare nuovamente a chiudere la leva di bloccaggio rapido.

Utilizzare il palmo della mano e aiutarsi facendo leva con le dita sul fodero, ma non sul raggio o sul disco del freno.

Una volta chiusa, la leva di bloccaggio rapido non deve più girare. Controllare che la leva di bloccaggio rapido non sporga in avanti o all'infuori. Si consiglia di chiuderla in modo che sia praticamente parallela al fodero e orientata verso l'alto.

Sistema con perno passante Rock Shox Maxle Lite 15°mm (p. es. Pike, dall'anno modello 2014)

Il nuovo sistema Maxle Lite, al momento utilizzato soltanto dal Pike, si differenzia nell'uso dal più noto sistema Maxle. L'uso è praticamente identico a quello del sistema Fox E-Thru.

Introdurre la ruota anteriore nella forcella e contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza. Centrare la ruota anteriore tra i forcellini e spostare il perno con la leva di bloccaggio rapido Maxle Lite aperta, da destra attraverso i forcellini ed il mozzo.

Quando il filetto del perno avrà fatto presa sul filetto del fodero sinistro, ruotare il perno in senso orario. Per i primi giri il perno passante deve girare senza resistenza.

Avvitare leggermente il perno, quindi svitarlo di circa un terzo di giro.

Serrare la leva di bloccaggio rapido Maxle come una comune leva di bloccaggio rapido.

All'inizio la leva deve muoversi facilmente e senza esercitare l'azione di fissaggio, mentre nella seconda metà della corsa la forza di fissaggio deve aumentare notevolmente per poi muoversi con difficoltà verso la fine della corsa.

Se la leva non dovesse chiudersi completamente, aprirla di nuovo e ruotare leggermente il perno in senso antiorario. Provare nuovamente a chiudere la leva.

Utilizzare il palmo della mano e aiutarsi facendo leva con le dita sul fodero, ma non sul raggio o sul disco del freno.

Una volta chiusa, la leva di bloccaggio rapido non deve più girare. Controllare che la leva di bloccaggio rapido non sporga in avanti o all'infuori. Si consiglia di chiuderla in modo che sia praticamente parallela al fodero e orientata verso l'alto.

Fox 20 mm (36 Float/Talas/Van)

Il sistema con perno passante 20 mm ha diversi dispositivi che lo bloccano alla ruota anteriore. Per montare la ruota anteriore aprire completamente le due leve di bloccaggio rapido su entrambi i lati finali inferiori della forcella. Introdurre la ruota anteriore nella forcella e contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza.

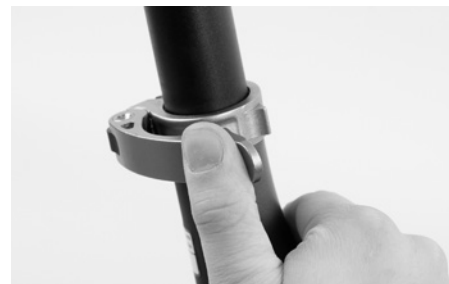
Quando il filetto del perno avrà fatto presa sul filetto dello stelo sinistro del fodero, ruotare il perno in senso orario. Per i primi giri il perno passante deve girare senza resistenza. Quindi avvitare bene a mano il perno. Richiudere la leva del perno passante.

Centrare la ruota anteriore tra i forcellini e spostare il perno da destra attraverso i forcellini ed il mozzo. Estrarre la leva dal perno.

Verificare la sede corretta del sistema di fissaggio della ruota dopo pochi chilometri o dopo le prime ore di utilizzo, comunque al più tardi dopo 4 ore o 80 km. Un fissaggio errato della ruota può causare un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili per la vita e l'integrità delle persone.

Chiudere le leve dei due bloccaggi rapidi. All'inizio le leve devono muoversi facilmente e senza esercitare l'azione di fissaggio, mentre nella seconda metà della corsa la forza di fissaggio deve aumentare notevolmente e verso la fine della corsa le leve devono esercitare una notevole contropressione.

Utilizzare eventualmente il palmo della mano e aiutarsi facendo leva con le dita sul fodero, ma non sul raggio o sul disco del freno.

REGOLAZIONE E MONTAGGIO DELLA SELLA E DEL REGGISELLA

Misurare l'altezza di seduta con la bicicletta utilizzata fino a questo momento, dal centro del movimento centrale fino alla metà del bordo superiore della sella. Impostare quindi questa altezza di seduta nella nuova Canyon.

Inserire il reggisella nel piantone fino a raggiungere l'altezza di seduta desiderata.

Regolare la sella e avvitare il bloccaggio rapido o la vite sul bloccaggio rapido del reggisella senza serrare troppo, ovvero senza superare la coppia di serraggio consentita. Eseguire questa operazione utilizzando la chiave dinamometrica Canyon.

Se necessario rimuovere la pellicola di protezione dalla sella.

Osservare le indicazioni contenute nel capitolo **“Regolazione dell'altezza di seduta”** nonché le coppie di serraggio consentite contenute nel capitolo **“Avvertenze generali su cura ed ispezioni”** del manuale “Mountain bike” e nel CD allegato, tenendo sempre in considerazione le indicazioni dei produttori di componenti.

Non inserire il reggisella più del necessario all'interno del piantone. Utilizzando la pasta di montaggio il reggisella si graffia leggermente. Questo non costituisce motivo di reclamo.

Non applicare olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio!

Non usare mai la Canyon se sul reggisella è visibile il segno MIN/MAX.

Il sistema PPS (Perfect Position System della Canyon) consente di determinare l'altezza corretta della Canyon senza dover fare un giro di prova. Il sistema PPS è disponibile sul nostro sito Internet www.canyon.com

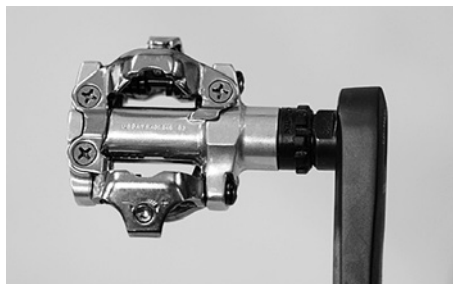
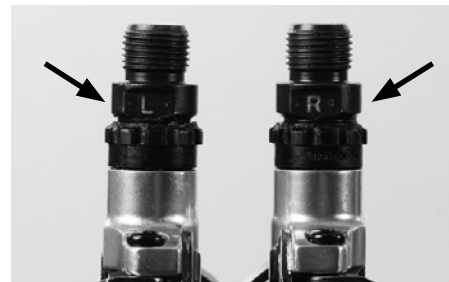
REGOLAZIONE E MONTAGGIO FINALE DEL MANUBRIO

Regolare il manubrio con la ruota anteriore montata e con la pressione di gonfiaggio ottimale. Sulla mountain bike pronta per la messa in strada le leve del freno sono leggermente inclinate verso il basso. Una volta in sella, con le dita appoggiate sulla leva del freno, le braccia distese e le dita devono formare una linea retta.

Quasi sempre sulle mountain bike le manopole del manubrio sono leggermente curve. I polsi devono essere naturalmente rilassati e non devono essere troppo piegati verso l'esterno.

Per il montaggio servirsi della chiave dinamometrica in dotazione nella BikeGuard.

Per concludere utilizzare la chiave dinamometrica Canyon per avvitare le viti di serraggio in modo alternato. Non superate la coppia di serraggio massima che solitamente è impressa sull'attacco manubrio!

MONTAGGIO DEI PEDALI

Sulle mountain bike Canyon possono essere montati i pedali comunemente in commercio dei principali produttori.

Prima di montare i pedali leggere la dicitura riportata sugli assi. La "R" indica il pedale destro mentre la "L" il pedale sinistro. Tenere conto che il pedale sinistro è dotato di un filetto sinistrorso, ciò significa che dovrà essere avvitato in senso antiorario e quindi in senso inverso rispetto al fissaggio abituale.

Ingrassare leggermente i filetti dei pedali prima di avvitarli con il grasso comunemente in commercio.

Con la mano fare girare due-tre volte i pedali fissandoli nei filetti delle pedivelle. Servirsi quindi di una chiave per pedali per fissare i pedali.

Nel caso di alcuni pedali sarà necessario serrare i pedali con l'ausilio di una punta con testa Allen.

Dopo aver percorso 100 km verificare nuovamente che i pedali siano ben fissati. I pedali potrebbero staccarsi, rompere il filetto e provocare eventualmente una caduta. Verificare la sede stabile delle restanti viti in base alle indicazioni sulle coppie di serraggio.

GONFIAGGIO DELLA FORCELLA AMMORTIZZATA

Per il trasporto la forcella ammortizzata è stata svuotata completamente dell'aria. Deve quindi essere riempita con la pressione di gonfiaggio adeguata.

Aprire il frontalino sulla forcella ammortizzata.

Maggiori informazioni sulla forcella ammortizzata sono disponibili nel capitolo **"La forcella ammortizzata"** nel manuale "Mountain bike"; leggete anche le istruzioni dei produttori dei componenti nel CD allegato.

Una regolazione non corretta della forcella ammortizzata può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento della forcella ammortizzata.

Le istruzioni del produttore della forcella sono contenute nel CD allegato. Leggerle attentamente prima di procedere al gonfiaggio e prima della prima uscita!

Gonfiare la forcella ammortizzata con la speciale pompa inclusa nel BikeGuard, rispettando le indicazioni del produttore della forcella per la regolazione della rigidità. Le istruzioni del produttore della forcella ammortizzata sono contenute nel CD allegato.

GONFIAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

Per le mountain bike con sospensione integrale (Full Suspension) è necessario verificare la pressione di gonfiaggio.

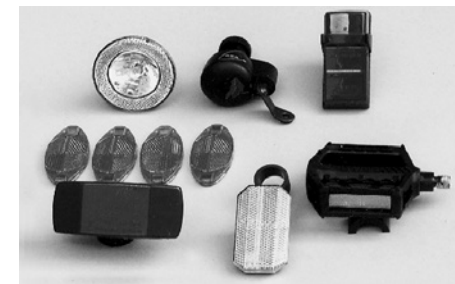
Aprire il frontalino sull'ammortizzatore.

Una regolazione non corretta dell'ammortizzatore può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento dell'ammortizzatore.

Gonfiare l'ammortizzatore con la speciale pompa inclusa nel BikeGuard, rispettando le indicazioni del produttore dell'ammortizzatore. Le istruzioni del produttore dell'ammortizzatore sono contenute nel CD allegato.

Maggiori informazioni sulla regolazione dell'ammortizzatore sono disponibili nel capitolo **"Full Suspension"** nel manuale "Mountain bike"; leggere anche le istruzioni dei produttori dei componenti nel CD allegato.

Le istruzioni del produttore dell'ammortizzatore sono contenute nel CD allegato. Leggerle attentamente prima di procedere al gonfiaggio e prima della prima uscita!

EQUIPAGGIAMENTO PER CIRCOLARE NEL TRAFFICO STRADALE

Montare il riflettore bianco sul manubrio, il riflettore rosso sul reggisella nonché un campanello.

Montare anche i riflettori sui raggi. Assicurarsi di montare due riflettori sui raggi di ogni ruota, sia su quella anteriore che su quella posteriore.

Attenersi alle norme in vigore per circolare nel traffico stradale nel paese d'uso della bicicletta. Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo **"Norme sul traffico stradale"** nel manuale "Mountain bike" nel CD allegato.

VERIFICA E REGOLAZIONE

Azionare la leva del freno più volte, dopo aver montato la ruota e chiuso il perno passante o il bloccaggio rapido, quindi fare girare la ruota.

Il disco del freno non deve strisciare né sulla pinza né, in genere, contro le pastiglie. Fare girare entrambe le ruote e verificarne la centratura.

Le pastiglie nuove dei freni a disco devono essere sottoposte ad un rodaggio.

Dopo aver montato le ruote, effettuare una prova dei freni da fermo. La leva deve presentare un punto di pressione e non deve andare a toccare il manubrio. Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo **“Il sistema frenante”** nel manuale “Mountain bike” nel CD allegato.

Verificare il funzionamento del cambio. Inserire tutte le marce e accertarsi che il cambio posteriore non entri in contatto con i raggi quando la catena si trova sulla ruota dentata più grande.

Maggiori informazioni sulla regolazione del cambio sono disponibili nel capitolo **“Il cambio”** nel manuale “Mountain bike” nel CD allegato.

Regolare la posizione di seduta, la posizione delle manopole e verificare la sede sicura di manubrio, manopole e reggisella, come descritto nel capitolo **“Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell’utilizzatore”** nel manuale “Mountain bike”.

Il reggisella deve trovarsi nel telaio almeno fin sotto al tubo orizzontale o fino al segno MIN/MAX del reggisella.

Non usare mai la Canyon se sul reggisella è visibile il segno MIN/MAX.

Gonfiare gli pneumatici senza superare la pressione di gonfiaggio massima riportata sul fianco dello stesso. Maggiori informazioni sul tema **“Coperture e camere d’aria”** sono disponibili nel capitolo **“Le ruote – coperture, camere d’aria e pressione di gonfiaggio”** nel manuale “Mountain bike” nel CD allegato.

Prima di terminare il montaggio, eseguire con attenzione i controlli descritti nel capitolo **“Prima della prima uscita”**.

Conclusi tutti i lavori di montaggio e di controllo effettuare un giro di prova su un piazzale tranquillo o su una strada poco frequentata! Eventuali errori di montaggio o regolazione possono causare la perdita del controllo della bicicletta durante un’uscita nel traffico stradale o l’uso fuoristrada con conseguenze difficilmente prevedibili!

Verificare nuovamente la sede stabile delle restanti viti in base alle indicazioni sulle coppie di serraggio dopo 100-300 km. Maggiori informazioni sono contenute nei capitoli **“Avvertenze generali su cura e ispezioni”**, **“Coppie di bloccaggio consigliate”** e **“Intervalli d’ispezione e di manutenzione”** nel manuale “Mountain bike” nel CD allegato.

IMBALLARE LA BICICLETTA CANYON

Nel caso dovesse imballare la Sua Canyon, p. es. per inviarla per una ispezione ad una nostra officina specializzata o in caso di viaggio, Le consigliamo di tenere conto di alcuni punti, affinché la bicicletta arrivi intatta a destinazione.

Al BikeGuard sono state allegate le istruzioni d'imballaggio **"Come imballare la mountain bike"**. Nell'imballare la bicicletta si attenga sempre esattamente alle istruzioni.

Le istruzioni d'imballaggio che Le spiegano passo per passo come imballare la Sua Canyon troverà anche sul nostro sito internet www.canyon.com.

In caso di viaggio in volo imballi la bicicletta nel BikeGuard della Canyon oppure si serva di una valigia apposita, come p. es. il BikeShuttle della Canyon.

In caso di trasporto in macchina si assicuri che la bicicletta sia in posizione stabile e non slitti. In caso di dubbi o domande legga i capitoli dettagliati riportati più avanti o sul CD allegato oppure si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Non riponga la bicicletta o parti della bicicletta non imballate nell'abitacolo della macchina. Parti non fissate possono compromettere la sicurezza.

L'imballaggio non corretto della Sua Canyon secondo le istruzioni d'imballaggio allegate non Le da alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH di eventuali danni insorti durante il trasporto.

Il BikeShuttle Canyon

Il BikeGuard Canyon

Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che questi vengano schiacciati dai bloccaggi dei portabiciclette! Di conseguenza i telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente durante l'uso, i telai in alluminio presentano leggere ammaccature. Tuttavia nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

Durante il trasporto in macchina faccia attenzione che non ci siano parti sulla bicicletta che potrebbero staccarsi (attrezzi, borse di trasporto, seggiolini per bambini etc.). **Pericolo d'incidente**!

USO DI BLOCCAGGI RAPIDI E DI PERNI PASSANTI

Nonostante la semplicità d'uso dei bloccaggi rapidi si verificano frequentemente incidenti dovuti ad un uso incorretto.

Fondamentalmente il bloccaggio rapido è costituito da due elementi di comando:

- la leva manuale su un lato del mozzo, che per mezzo di un eccentrico trasforma il movimento di chiusura in forza di serraggio.
- Il dado di bloccaggio sull'altro lato del mozzo, che consente di regolare il precarico su una barra filettata.

PROCEDURA PER IL FISSAGGIO SICURO DELLA RUOTA

- Apra il bloccaggio rapido. Dovrebbe essere leggibile la scritta "OPEN" (aperto).
- Sposti la leva nuovamente verso la posizione di fissaggio, riconoscibile dalla scritta "CLOSE" (chiuso), leggibile dal lato esterno. A partire dal movimento di chiusura fino a quasi la metà del percorso, la leva deve muoversi facilmente e quindi senza resistenza.
- Durante la seconda metà del percorso la forza della leva deve aumentare notevolmente. Alla fine la leva si muove con molta difficoltà. Usi il polpastrello del pollice e le dita della mano per tirare appoggiandosi sulla forcella o sul telaio (non sul disco del freno).
- Nella posizione finale la leva deve essere parallela alla ruota. Non deve assolutamente sporgere lateralmente. La leva deve aderire al telaio in modo da non poter essere aperta involontariamente.
- Ne verifichi l'alloggiamento provando a spostare la leva.

Apertura del bloccaggio rapido

Chiusura del bloccaggio rapido

Ruote montate erroneamente possono essere causa di cadute ed incidenti gravi!

Non usi mai la bicicletta senza aver prima controllato il fissaggio della ruota! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

Per parcheggiare la bicicletta, leghi le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto stabile.

- Se la leva di bloccaggio dovesse girare su se stessa, la ruota non è fissata correttamente. Riapra il bloccaggio ed aumenti il precarico girando di mezzo giro ed in senso orario il dado situato sul lato opposto.
- Ripeta la procedura di chiusura e verifichi nuovamente l'alloggiamento. Il bloccaggio serra correttamente nel momento in cui la leva non gira più.
- Infine sollevi la ruota di alcuni centimetri dal pavimento e dall'alto dia un colpo leggero alla copertura. Verifichi che la ruota sia fissata stabilmente e che quindi non fuoriesca dai forcellini del telaio.

Per verificare il bloccaggio rapido sulla sella provi a girare la sella rispetto al telaio.

Chiusura del bloccaggio rapido con il polpastrello del pollice

Provi a spostare la sella rispetto al telaio

Verifichi che le leve di comando di entrambi i bloccaggi rapidi si trovino sempre sul lato sinistro della Sua Canyon (sul lato opposto della catena); evitando così di montare la ruota anteriore sul lato sbagliato.
Nel caso del sistema con perno passante RockShox Maxle la leva di bloccaggio si trova sempre sul lato destro.

Bloccaggi rapidi non chiusi correttamente possono comportare il distacco delle ruote. **Imminente pericolo d'incidente!**

Nel caso di biciclette con freni a disco non sostituisca mai il bloccaggio rapido di serie con un cosiddetto componente leggero.

È possibile sostituire i bloccaggi rapidi con un antifurto che richiede una chiave con codice o una chiave Allen. In caso di dubbi o domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

AVVERTENZE PER IL MONTAGGIO DI RUOTE CON PERNI PASSANTI

I perni passanti vengono impiegati nel caso in cui la bicicletta venga sottoposta a sforzi elevati, ad es. per freeride, downhill, etc. o salti. Conferiscono alle forcelle ammortizzate una relativa rigidità.

Attualmente il mercato offre una gran varietà di sistemi con perni passanti. Alcuni sistemi vengono fissati con bloccaggi rapidi, mentre montaggio e smontaggio di altri sistemi richiedono l'uso di strumenti speciali.

Se avete dei dubbi o se volete fare delle domande non esitate a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Troverete informazioni dettagliate sui diversi sistemi con perni passanti

- Sistema con perno passante Rock Shox Maxle e Maxle Lite 15 e 20 mm
- Fox E-Thru 15 mm
- Sistema con perno passante Rock Shox Maxle Lite 15 mm
- Fox 20 mm

nel capitolo **"Montaggio dal BikeGuard"** più avanti in queste istruzioni.

Per il fissaggio del perno utilizzare esclusivamente gli utensili indicati dal produttore. Utilizzare sempre una chiave dinamometrica. Iniziare sempre a serrare a piccoli passi (mezzi metri Newton) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificare costantemente la sede stabile del componente. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore! Un serraggio troppo stretto del perno può danneggiare il perno stesso o il fodero della forcella.

Sistema con perno passante Rock Shox Maxle e Maxle Lite 15 e 20 mm

Fox E-Thru 15 mm

Fox 20 mm

I fornitori di sistemi con perni passanti forniscono generalmente istruzioni per l'uso dettagliate. Leggetele con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione.

COSA DEVO TENER PRESENTE NEL CASO DI MODIFICHE O DI MONTAGGIO DI COMPONENTI ADDIZIONALI?

Le biciclette Canyon sono articoli sportivi equipaggiati in funzione dell'uso specifico per cui sono destinate. Tenga presente che il montaggio di parafanghi o simili può pregiudicare il funzionamento della bicicletta e la sicurezza di guida. Prima di acquistare e montare accessori si accerti che questi siano compatibili con la Sua Canyon. Nel caso di ulteriori campanelli, avvisatori acustici o dispositivi d'illuminazione è necessario verificare che tali accessori siano consentiti, testati e quindi ammessi nella circolazione stradale. Fanali a pila/pila ricaricabile devono essere contrassegnati con una linea di serpente e con la lettera "K" (vedi il capitolo "**Disposizioni di legge**").

Se decide di montare un portapacchi o un seggiolino o di trainare un rimorchio legga prima il capitolo "**Uso conforme**" e si accerti che sia consentita tale operazione. Nel caso ciò fosse possibile si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88 che Le illustrerà i modelli più adatti.

Esegua solamente le operazioni che ritiene di poter eseguire correttamente al 100%.

La sostituzione di manubrio, attacchi manubrio e forcelle deve essere sempre eseguita da meccanici esperti. In ogni caso legga le istruzioni per l'uso del produttore di accessori. Non dimentichi che la responsabilità per il montaggio corretto di altri componenti e di accessori è sempre nelle Sue mani. Nel caso di dubbi, anche minimi, porti la Sua Canyon nella nostra officina specializzata.

Canyon con parafanghi

Portapacchi

Accessori montati successivamente, quali parafanghi, portapacchi, etc. possono limitare il funzionamento della Sua Canyon: usi pertanto preferibilmente accessori Canyon. In questo modo sarà sicuro di usare componenti adeguati.

In caso di montaggio errato i componenti possono staccarsi o rompersi causando cadute gravi. Avviti i collegamenti vite di rilevanza per la sicurezza prestando attenzione alle coppie di bloccaggio previste.

Per qualsiasi domanda sul montaggio di accessori, sulla compatibilità di componenti o nel caso di modifiche che desidera apportare alla bicicletta, legga i capitoli dettagliati riportati più avanti o sul CD allegato oppure si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

PECULIARITÀ DEL CARBONIO

Il carbonio, ossia la plastica rinforzata da fibra di carbonio (CFK), presenta caratteristiche particolari rispetto ai comuni materiali di costruzione leggera. È di fondamentale importanza prendere nota di queste caratteristiche per approfittare a lungo dell'elevata qualità della Sua Canyon e per fidarsi del materiale in qualsiasi circostanza.

La plastica rinforzata da fibra di carbonio ha mostrato le sue qualità in seguito a numerose vittorie nel corso di competizioni ciclistiche. Se fabbricato, lavorato e trattato correttamente questo materiale consente di ottenere componenti estremamente solidi, altamente resistenti e di peso leggero.

Tuttavia una caratteristica particolare di questo materiale è data dalla sua fragilità. Un componente in carbonio non si deforma in seguito a sovraccarico, nonostante la struttura possa già risultare danneggiata. In casi estremi le fibre possono staccarsi l'una dall'altra, provocando la cosiddetta delaminazione, pregiudicando fortemente la stabilità del componente. L'eventuale sollecitazione eccessiva, che danneggia le fibre interne, non è riconoscibile da deformazioni di materiale come nel caso di acciaio o alluminio. Per questo motivo in seguito ad un sovraccarico è possibile che il componente in carbonio si guasti, causando un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili. Pertanto raccomandiamo vivamente di far controllare alla nostra officina specializzata il componente o meglio ancora l'intera Canyon in seguito ad un incidente!

Parcheggi sempre la Sua Canyon con cura ed in modo che non possa cadere. Una semplice caduta può danneggiare il telaio o i componenti in carbonio.

Il materiale carbonio

Guidi sempre con attenzione. L'eventuale scricchiolio del componente CFK può essere indicativo di un imminente difetto del materiale. Non usi la bicicletta e contatti la hotline dell'officina per decidere il da farsi. Non faccia mai riparare componenti in CFK. Ne va della Sua sicurezza! Sostituisca immediatamente un componente danneggiato ed eviti che tale componente venga usato da terzi.

I componenti in carbonio non devono mai mai essere sottoposti a temperature elevate, come nel caso di rivestimento in polvere o laccatura a fuoco, poiché il calore elevato potrebbe danneggiare i tali componenti. Eviti inoltre di lasciarli in macchina esposta a raggi solari intensi e non li conservi nelle vicinanze di fonti di calore.

Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che questi vengano schiacciati dai bloccaggi dei portabiciclette! I telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente. Nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

La portata massima di conducente, bagaglio (zaino) e bicicletta non deve superare 100 kg. Fondamentalmente non sono consentiti rimorchi!

ISTRUZIONI PER LA CURA

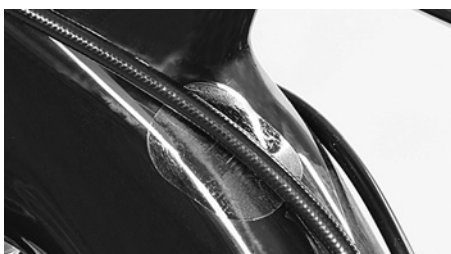
Pulisca i componenti in materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio con un panno morbido ed acqua, alla quale potrà aggiungere del detersivo. Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti usi un detergente a base di petrolio. Non usi mai sgrassanti che contengono acetone, monoclorometano, trielina, etc. o solventi, detergenti non neutri, contenenti solventi o detergenti chimici, che potrebbero intaccare la superficie!

Usi della cera per auto per proteggere e lucidare la superficie. Le paste lucidanti o polish contengono sostanze solide che possono intaccare la superficie.

Non collegare appendici ad un manubrio in carbonio, a meno che questo non sia approvato appositamente per tale utilizzo. Non accorciare un manubrio in carbonio e non fissare la leva del cambio e la leva del freno sul manubrio più in avanti di quanto indicato o consentito. Pericolo di rottura!

Non fissi mai telai o reggisella in CFK su cavalletti di montaggio! Potrebbero subire danni. Monti un reggisella (in alluminio) stabile che potrà fissare oppure usi un cavalletto, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

Come tutti i componenti di costruzione leggeri, i componenti in carbonio hanno un ciclo vitale limitato. Consigliamo di sostituire pertanto il manubrio, i reggisella, le ruote in carbonio e l'attacco manubrio ad intervalli regolari (ad es. ogni 3 anni o dopo 15.000 km), in base ad uso e sollecitazione, anche se non ha avuto incidenti o simili.

Pulizia con acqua e panno morbido

Adesivi particolari proteggono il carbonio da eventuali danni

Protegga le zone a rischio del telaio in carbonio, quali p. es. il lato inferiore del tubo obliquo, con speciali adesivi per evitare danni dovuti a sassi o cavi che si sfregano.

Eviti fondamentalmente d'ingrassare componenti in carbonio. Il grasso si deposita sulla superficie causando una riduzione del coefficiente d'attrito ed impedendo quindi un serraggio sicuro nell'ambito delle coppie di bloccaggio consentite. Una volta ingrassati, i componenti in carbonio non possono più essere serrati in maniera stabile!

Verifichi regolarmente, p. es. durante la pulizia della bicicletta, che il componente in carbonio non presenti danni esterni quali incisioni, cricche, ammaccature, alterazioni di colore, etc. Se lo straccio dovesse impigliarsi, verifichi la zona interessata. Non usi la bicicletta e si rivolga immediatamente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

PECULIARITÀ DELLE BICICLETTE FREERIDE

Le specialità fourcross, dual slalom, downhill e freeride sono attività sportive estreme che possono essere svolte con la bicicletta. In seguito a salti, guida su gradini, discese rapide e curve brusche su terreno roccioso o fortemente in dislivello, etc., sia la persona che il materiale vengono sottoposti a forti sollecitazioni. In altre parole la bicicletta usata per questi tipi di sport deve essere molto resistente ed eventualmente ben ammortizzata. Una bicicletta da cross country, da touring o da maratona si romperebbe provocando un grave incidente.

Nonostante le biciclette per gli usi suindicati siano state costruite per usi intensi in campo sportivo, non sono in grado di far fronte ad ogni sovraccarico. In particolare nei seguenti casi il materiale viene sollecitato eccessivamente fino alla rottura:

- salti non eseguiti correttamente su angoli vivi o salti con cui solo la ruota anteriore atterra, salti troppo corti o trucchi non portati a termine prima dell'atterraggio.
- Atterraggi sul lato opposto di un pendio, tra due pendii, su terreno piano (flat) nel caso di salti, con rotazione, diagonalmente alla carreggiata o senza mani sul manubrio/senza piedi sui pedali.

Inoltre consigliamo di evitare quanto segue, in quanto il materiale viene sollecitato più del dovuto provocandone un'usura preventiva o addirittura la rottura:

- sollecitazione eccessiva della catena in seguito a guida con tensione della catena ridotta
- fare del grind non corretto (scivolare su catena o corona)
- sollecitazione eccessiva delle ruote in seguito a guida con pressione d'aria insufficiente
- sollecitazione eccessiva del telaio e dei componenti in seguito a guida con elementi della sospensione troppo morbidi o in caso di scivoli su telaio o forcellini

Torque Playzone

Indossi sempre indumenti protettivi idonei

I componenti delle biciclette freeride sono sottoposti a forti sollecitazioni. Verifichi ogni anno i componenti della Sua bicicletta freeride e se necessario li sostituisca.

Le biciclette da dirt, fourcross, dual slalom, downhill e freeride sono articoli sportivi purosangue. Non si sopravvaluti mettendo a rischio la propria sicurezza. Parecchie azioni o acrobazie eseguite da professionisti sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossi sempre indumenti protettivi idonei.

REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DELLA SELLA

Nel caso di biciclette da dirt, freeride, dual slalom, downhill, etc., è necessario impostare la sella diversamente a seconda dell'uso. La posizione di seduta non è paragonabile con quella di altre biciclette; controllo totale e mobilità sulla bicicletta sono di fondamentale importanza.

Nel caso di **lunghe uscite**, l'altezza di seduta viene stabilita in base alla pedalata. Durante la pedalata il metatarso deve trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale. Nel punto più basso della pedivella e quindi nella distanza più grande tra pedale e sella, la gamba non deve essere completamente estesa altrimenti la pedalata non risulterà circolare.

Verifichi l'altezza di seduta sulla base del seguente metodo di facile applicazione. Per tale verifica è necessario indossare scarpe con suola piatta. Si sieda sulla sella e metta il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo. Verifichi che il fianco resti diritto.

Freeride e **downhill** eseguiti a livello di sport richiedono un'impostazione bassa della sella, in genere inclinata all'indietro. Chieda al Suo allenatore, al Suo circolo o alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88 di illustrarLe la posizione di seduta corretta.

Troverà maggiori informazioni sulla regolazione della sella nel capitolo **"Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore"**.

Nel caso di reggisella regolabili in altezza come ad es. Reverb di RockShox, la regolazione avviene tramite un pulsante collocato sul manubrio. Legga il manuale d'istruzione contenuto nel CD allegato.

In linea generale consigliamo un'impostazione bassa della sella nel caso di discese ripide in MTB. Lunghe uscite con la sella regolata in basso possono essere la causa di problemi al ginocchio.

Strive

Nel caso di freeride, etc., la sella viene in genere inclinata indietro

Reggisella regolabile in altezza

Già al termine di una stagione le mountain bike di questo tipo possono risultare talmente usurate da richiedere la sostituzione di componenti essenziali e/o di parti portanti. Le biciclette previste per questi usi devono essere sottoposte a verifiche approfondite almeno ogni 3-4 mesi.

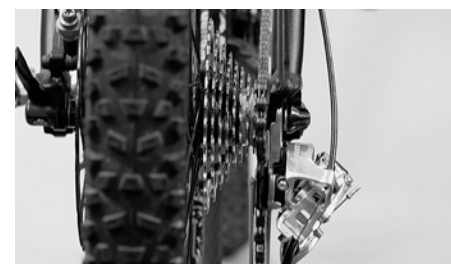
DOPO UNA CADUTA

1. Verifichi che le ruote siano ancora ben fissate ai forcellini e che i cerchi siano ancora centrati nel telaio e nella forcella. Faccia girare le ruote. In questo modo può controllare se la ruota è centrata. Se la ruota presenta un'eccentricità evidente deve essere centrata nuovamente. Troverà maggiori informazioni nei capitoli **"Il sistema frenante"** e **"Le ruote"**.

2. Verifichi che il manubrio e l'attacco manubrio non si siano deformati o rotti e che siano ancora diritti. Cercando di torcere il manubrio rispetto alla ruota anteriore verifichi che l'attacco manubrio sia fissato saldamente alla forcella. Si appoggi brevemente sulle leve dei freni per verificare la tenuta stabile del manubrio nell'attacco. Troverà maggiori informazioni nei capitoli **"Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore"** e "La serie sterzo".

3. Si accerti che la catena sia ancora sulle corone e sui pignoni. Nel caso la bicicletta fosse caduta sul lato del cambio Le consigliamo di verificarne il funzionamento. Faccia sollevare a qualcuno la bicicletta dalla sella e provi con cautela ad inserire con il cambio posteriore tutte le marce. In particolare nel caso di marce piccole, dove la catena sale sui pignoni più grandi, La preghiamo di controllare di quanto il cambio posteriore si avvicina ai raggi. Se il cambio posteriore o il forcellino sono deformati è possibile che il cambio posteriore finisca nei raggi. **Pericolo di caduta!**

Verifichi che le ruote siano ancora ben fissate

Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore

Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone

La preghiamo, inoltre, di osservare le istruzioni nel capitolo **"Peculiarità del carbonio"**.

Cambio posteriore, ruota posteriore e telaio potrebbero subire dei danni. Controlli il deragliatore centrale. Un eventuale spostamento può causare la caduta della catena, la bicicletta si fermerebbe (vedi anche capitolo **“Il cambio”**).

4. Verifichi che la sella non sia storta fissando la sella lungo il tubo superiore o verso la scatola del movimento centrale.

5. Sollevi la bicicletta di alcuni centimetri e la faccia rimbalzare sul pavimento. Se durante tale operazione dovessero risultare dei rumori è possibile che ci siano dei raccordi vite allentati.

6. Infine osservi nuovamente la bicicletta per individuare eventuali parti deformate, alterazioni di colore o cricche.

Torni indietro con la bicicletta facendo attenzione e solamente se tutti i controlli sono stati superati senza problemi. Eviti forti accelerazioni e frenate, non guidi alzandosi dalla sella e con colpi di pedale energici.

In caso di dubbi sul corretto funzionamento della bicicletta chieda a qualcuno di venirLa a prendere in macchina. Non corra rischi mettendo a repentaglio la propria sicurezza. Una volta a casa è necessario sottoporre la bicicletta nuovamente a controlli accurati. Le parti danneggiate devono essere riparate o sostituite. Consigliamo di leggere i capitoli dettagliati riportati più avanti o il CD allegato o, in caso di dubbi, si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

I componenti in carbonio che hanno subito un forte impatto nonché componenti in alluminio deformati possono rompersi improvvisamente. Non devono essere raddrizzati poiché comunque persisterebbe un forte pericolo di rottura. In particolare modo non cerchi di raddrizzare la forcella, il manubrio, l’attacco manubrio, le pedivelle, il reggisella ed i pedali. In caso di dubbi si consiglia di sostituire tali parti, ne va della Sua sicurezza.

Verifichi che il cambio posteriore non entri in contatto con i raggi

Fissi la sella lungo il tubo superiore per verificare che non sia storta

Per la Sua sicurezza, sostituisca i componenti leggeri dopo una caduta

KIT TELAIO – ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO - SPECIFICHE TECNICHE

I telai di qualità in carbonio ed alluminio della Canyon sono acquistabili singolarmente per il montaggio individuale di componenti.

Le forcelle per telai mountain bike Canyon devono essere scelti tenendo conto della lunghezza corretta della corsa. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

La persona che completa il telaio e monta i componenti deve pertanto garantire la compatibilità e la qualità di montaggio di tali componenti. Dato il gran numero di componenti disponibili la Canyon non è in grado di illustrare nelle presenti istruzioni tutte le combinazioni possibili di montaggio. Canyon declina la responsabilità per tutte le possibili combinazioni di componenti.

Le consigliamo vivamente di leggere con attenzione le istruzioni dei produttori di componenti. Eventuali errori nella combinazione possono fondamentalmente compromettere la sicurezza della Sua Canyon. Consigliamo pertanto di far eseguire il montaggio da uno specialista o di rivolgersi alla nostra officina specializzata. Non pretenda troppo da se stesso mettendo così a rischio la propria sicurezza.

Kit telaio della Canyon Nerve

Faccia montare la Sua Canyon nella nostra officina specializzata!

In base all’esperienza e/o all’abilità manuale di chi esegue i lavori è possibile che le presenti istruzioni necessitino di istruzioni aggiuntive. È possibile che alcune operazioni richiedano ulteriori strumenti (speciali), p. es. estrattori speciali o istruzioni aggiuntive.

Non fissi il telaio dai tubi su cavalletti di montaggio! I tubi presentano pareti sottili che potrebbero quindi subire dei danni. Prima di tutto monti un reggisella (in alluminio) solido e lo fissi sul cavalletto, oppure usi un cavalletto di montaggio, che serri il telaio all’interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

I telai sono pronti per essere montati per cui i filetti sono tagliati, le sedi dei cuscinetti ed il tubo verticale sono alesati. Non sarà necessario eseguire una rifinitura del telaio. Non apporti modifiche al telaio ed alle parti funzionali (quali passacavi regolabili, etc.), limature, fori o simili.

Monti tutti i componenti (eccezione: reggisella in carbonio, attacchi manubrio su forcelle con tubo in carbonio e tutti i reggisella su telaio in carbonio) apportando sul telaio del grasso di montaggio di qualità. In questo modo si evita un'eventuale corrosione. In caso contrario è possibile che con il passare del tempo non sia più in grado di smontare la Sua Canyon.

La serie sterzo e la forcella delle biciclette Canyon sono già montate.

Inizi sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli.

Per le parti prive di indicazioni serri le viti gradualmente fino a raggiungere la coppia massima di bloccaggio e verifichi costantemente la sede stabile del componente.

È consentito solamente l'uso dell'attacco manubrio consegnato.

La persona che esegue il montaggio completo della bicicletta sulla base del telaio Canyon, deve fare in modo che l'assemblaggio dei componenti avvenga in base alle direttive del produttore, alle norme generali ed attenendosi allo stato della scienza e della tecnica. In caso di domande sulla compatibilità di singoli componenti con il telaio contatti la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Si attenga sempre alle indicazioni sulle coppie di bloccaggio

Usi sempre una chiave dinamometrica

Per i telai delle Canyon Lux e Ultimate CF tutte le fibre in carbonio sono state elaborate in modo da sopportare le sollecitazioni a cui vengono sottoposte durante l'uso. Pertanto i fermi del cavo rivettati devono essere sollecitati solamente in direzione dei cavi del cambio o del freno. Non tiri i cavi diagonalmente al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso, quindi allontanandosi dal telaio (p. es. per eseguire una tensione iniziale). Una tale procedura potrebbe danneggiare il telaio.

In alcuni casi le coppie di bloccaggio sono stampate o incollate su adesivi. Si attenga assolutamente a questi valori. Legga in ogni caso le istruzioni allegate dei produttori di componenti!

SERIE STERZO

Tutti i telai vengono forniti con le calotte già montate e con la serie sterzo integrata (integrated headset).

FORCELLE AMMORTIZZATE

I telai delle mountain bike Canyon possono essere provvisti di una forcella ammortizzata di Sua scelta.

Tenga conto dell'altezza di montaggio della forcella, che deve essere compatibile con la geometria del telaio. Sul nostro sito internet www.canyon.com troverà le altezze di montaggio della Sua forcella ammortizzata nonché le misure del diametro nominale per il tubo della forcella.

Il montaggio di un'altra forcella comporta un peggioramento della tenuta di guida. In alcuni casi rischia di perdere il controllo della Sua Canyon – **pericolo di caduta!** Tenga inoltre conto che la testa della forcella deve girare liberamente sotto il telaio.

La testa della forcella deve girare liberamente sotto il telaio

Tenga conto dell'altezza di montaggio della forcella ammortizzata

Una forcella non compatibile modifica la tenuta di guida fino a rendere la bicicletta incontrollabile.

MOVIMENTO CENTRALE

Tutti i telai: BSA/BSC 1.370x24T,
(lato destro, filetto sinistro!)
Larghezza scatola:

Mountain bike	68 mm
Modello Torque	73 mm
Press fit	92 mm
	(ovvero 89,5 mm con spacer 2,5 mm)

Le scatole dei movimenti del tipo Cartridge possono essere montate direttamente con del grasso di montaggio di qualità. Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate dal produttore di movimenti centrali.

LARGHEZZA CARRO POSTERIORE

Tutti i telai mountain bike:	135 mm
Larghezza carro posteriore per X12:	142 mm

FORCELLINO DEL CAMBIO SOSTITUIBILE

I forcellini del cambio sostituibili sono fissati sufficientemente su tutti i telai. Si attenga alla coppia di bloccaggio di 1,5 Nm. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 1,5 Nm.
Eccezione: Strive **6 Nm**

SUPPORTO BORRACCE

Si attenga alla coppia di bloccaggio massima di 4,5 Nm. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 4,5 Nm.

FERMI DEL CAVO

Solleciti i fermi del cavo rivettati sul telaio Canyon Ultimate CF e Spectral, in base al percorso della forza, solamente nel senso di scorrimento del cavo del cambio o del freno. Una sollecitazione diagonale al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso potrebbe danneggiare il telaio.

Non superi la coppia di bloccaggio del produttore di movimenti centrali

Sostituendo il forcellino del cambio sostituibile non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 1,5 Nm

Nel caso del supporto borracce si attenga alla coppia di bloccaggio massima di 4,5 Nm

Durante la sostituzione del forcellino del cambio apporti del grasso tra forcellino e telaio!

REGGISELLA

Il Suo nuovo reggisella deve presentare lo stesso diametro nominale del tubo verticale del telaio. Il reggisella deve scorrere facilmente nel telaio, senza spingerlo o girarlo. Misure differenti di telaio e reggisella possono causare la rottura del reggisella stesso.

Prima di montare il reggisella nel telaio, verifichi che il tubo verticale sia assolutamente privo di spigoli vivi o di bavature. Nel caso di un reggisella o di un tubo verticale in carbonio si accerti che entrambi i componenti siano privi di grasso o olio. Se necessario, pulisca il tubo verticale ed elimini le bavature.

Non stringa eccessivamente la vite o il bloccaggio rapido del bloccaggio sul tubo verticale. Prenda nota delle avvertenze riportate nel capitolo “**Regolazione dell’altezza di seduta**” e delle coppie di bloccaggio consentite nel capitolo “**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**” e tenga conto delle indicazioni dei produttori di componenti. Forzando il bloccaggio si rischia di danneggiare il reggisella e di provocare un incidente e/o la lesione dell’utilizzatore.

Usi la speciale pasta di montaggio per carbonio della Canyon per una sede sicura del reggisella.

Observe the inInformazione: Si attenga alle indicazioni relative ai diametri dei reggisella indicati sul sito www.canyon.com/service

Verifichi che il reggisella sia perfettamente compatibile con il telaio

Non serri eccessivamente il bloccaggio rapido

Diametri del tubo verticale e del reggisella non esattamente corrispondenti possono provocare una rottura del telaio o del reggisella in carbonio, con conseguente incidente o lesione dell’utilizzatore.

Mai ingrassare i reggisella in carbonio o i tubi verticali di telai in carbonio.

Il reggisella deve essere inserito nel telaio almeno fin sotto al tubo superiore o fino alla marcatura minima del reggisella nel telaio. Non usi mai la Sua Canyon se la marcatura minima è visibile sul reggisella.

REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA CANYON IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE

Non importa se preferisce una posizione aerodinamica su una Canyon cross-country-racer o una posizione rilassata su una Canyon Nerve all mountain. La posizione di seduta è di fondamentale importanza per il Suo benessere e per permetterLe di ottenere prestazioni ottimali sulla Sua Canyon. Pertanto regoli sella e manubrio della Sua Canyon il più possibile in base alle Sue esigenze.

Sostanzialmente una moutain bike è un attrezzo sportivo. Già per questo motivo una mountain bike presuppone una determinata condizione della muscolatura del tronco, delle spalle e del collo.

La statura è di fondamentale importanza per la scelta dell'altezza del telaio della Sua Canyon. Con la scelta del tipo di bicicletta si stabilisce approssimativamente il portamento del corpo in sella. Tuttavia alcuni componenti della Sua Canyon sono concepiti in maniera tale da consentire in parte un adattamento alle proporzioni del corpo. Tali componenti sono il reggisella, l'attacco manubrio e le leve dei freni.

Al momento della scelta delle dimensioni del telaio, La preghiamo di verificare che la distanza dal pavimento al tubo superiore Le garantisca spazio sufficiente nell'andatura, senza appoggiarsi con dolori sul tubo superiore.

Il sistema PPS (Perfect Position System della Canyon) Le consente di determinare le dimensioni esatte della Sua Canyon senza dover fare un giro di prova. Il sistema PPS si trova sul nostro sito internet www.canyon.com.

Il telaio deve garantire spazio sufficiente nell'andatura

Postura tipica di un utilizzatore di biciclette da maratona

Postura tipica di un utilizzatore di freeride in discesa

Tutte le operazioni descritte qui di seguito richiedono esperienza, strumenti adeguati ed attitudini manuali. Una volta terminato il montaggio non ometta di eseguire la verifica rapida (capitolo "**Prima di ogni uscita**") nonché un giro di prova su un piazzale tranquillo o su una strada poco frequentata, per verificare nuovamente il tutto senza correre pericolo alcuno. Nel caso di dubbi consigliamo di eseguire solamente la verifica della posizione. Se necessario affidi la Sua Canyon a mani esperte.

REGOLAZIONE DELL' ALTEZZA DI SEDUTA

L'altezza di seduta per gli utilizzatori di biciclette da cross country, maratona e touring viene determinata in base alla pedalata.

Importante: durante la pedalata i polpastrelli dei pollici dei piedi devono trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale. Nel punto più basso della pedivella la gamba non deve essere completamente estesa. Se la sella è troppo in alto risulterà difficile superare il punto più basso; la pedalata non sarà circolare. Una sella impostata troppo in basso può essere causa di dolori al ginocchio. Verifichi pertanto l'altezza di seduta sulla base del seguente metodo di facile applicazione. Per tale verifica indossi scarpe con suola piatta.

- Si sieda sulla sella e metta il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo. Verifichi che il fianco resti diritto.

Per impostare l'altezza di seduta è necessario allentare la vite della chiusura del reggisella o il bloccaggio rapido (legga prima il capitolo "**Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti**"). Sviti la vite della chiusura del reggisella usando uno strumento adeguato e girando in senso antiorario.

Nell'estrarre il reggisella non superi il limite contrassegnato sul tubo. In caso di telai con un tubo verticale più lungo e che sporge fuori dal tubo superiore, il reggisella deve essere inserito almeno fin sotto al tubo superiore! Il che significa che la profondità minima d'inserimento può essere pari o superiore a 10 centimetri.

Per impostare l'altezza di seduta è necessario allentare il bloccaggio rapido della chiusura del reggisella

Quando il tallone è sul pedale, che si trova nella posizione più bassa, la gamba deve risultare estesa al massimo

È possibile che reggisella e telaio presentino differenti profondità d'inserimento. Scelga la profondità d'inserimento più grande di entrambi.

Controlli regolarmente ogni 2-3 mesi la posizione di seduta di adolescenti.

Non ingrassi mai il tubo verticale di un telaio in carbonio se non è dotato di boccola in alluminio. Nel caso di montaggio di un reggisella in carbonio, anche il telaio in metallo non deve essere ingrassato. Una volta ingrassati, i componenti in carbonio non possono più essere serrati in maniera stabile!

- Il reggisella allentato può ora essere regolato in altezza. Si assicuri che la parte del reggisella all'interno del tubo verticale sia sempre ben lubrificata. (Eccezione: telai e reggisella in carbonio). Eviti in ogni caso di usare la forza nel caso il reggisella non dovesse scorrere con facilità nel tubo verticale del telaio. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
- Regoli la sella nuovamente in posizione diritta fissando dalla punta della sella il movimento centrale o lungo il tubo superiore.
- Blocchi nuovamente il reggisella serrando in senso orario la vite del reggisella. Un serraggio sufficiente non deve richiedere l'impiego di un'elevata forza manuale. Se così non fosse il reggisella non è eventualmente adatto al telaio. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
- Verifichi la sede stabile del reggisella tenendo ferma la sella con entrambe le mani e provando a girarla. Se la sella non si gira allora il reggisella è fisso.
- Effettui di nuovo una verifica: l'estensione delle gambe è corretta? Porti il piede nella posizione di pedalata ottimale. Quando il polpastrello del pollice del piede si trova a metà del pedale, il ginocchio deve essere leggermente piegato. Se così fosse, l'altezza della sella è impostata correttamente.
- Una volta toccato il pavimento si accerti di trovarsi in una posizione di equilibrio. Se così non fosse consigliamo d'impostare nuovamente la sella più in basso.

Dirtbiking, freeride e downhill eseguiti a livello di sport richiedono un'impostazione bassa della sella, in genere inclinata indietro. Chieda al Suo allenatore, al Suo circolo o alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88 di illustrarLe la posizione di seduta corretta o legga il capitolo **"Peculiarità delle biciclette freeride"**!

Nel caso di reggisella regolabili in altezza come ad es. Reverb di RockShox, la regolazione avviene tramite un pulsante collocato sul manubrio. Legga il manuale d'istruzione contenuto nel CD allegato.

Verifichi che la sella non sia storta fissando la sella lungo il tubo superiore

Provi a spostare la sella rispetto al telaio

Inizi a serrare a piccoli passi partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa (mezzi metri Newton) per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore!

Faccia attenzione a non serrare troppo la vite del bloccaggio sul tubo verticale. Un serraggio eccessivo può danneggiare il reggisella o il telaio. **Pericolo d'incidente!**

Non usi mai la bicicletta se il reggisella è stato estratto superando la marcatura fine, minimo, massimo, limite o stop! Il reggisella potrebbe rompersi o il telaio potrebbe subire danni. In caso di telai con un tubo verticale più lungo e che sporge fuori dal tubo superiore, consigliamo di inserire il reggisella almeno fin sotto al tubo superiore e/o al fodero posteriore verticale!

REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO

L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena. Tanto più in basso viene impostato il manubrio quanto maggiore sarà l'inclinazione del tronco. Il conducente si trova sì in posizione aerodinamica ed apporta più peso sulla ruota anteriore, tuttavia questa posizione fortemente curva è più faticosa e scomoda, in quanto i polsi, le braccia, il busto e la nuca sono sottoposti ad una maggiore sollecitazione.

ATTACCHI MANUBRIO AHEADSET®, SISTEMA NON FILETTATO
(Aheadset® è un marchio registrato della ditta Dia-Compe)

Nel caso di biciclette con serie sterzo Aheadset® la serie sterzo viene regolata per mezzo dell'attacco manubrio. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente la serie sterzo (vedi al riguardo il capitolo **"La serie sterzo"**). Una regolazione dell'altezza è possibile solamente spostando i distanziali, i cosiddetti spacer, o invertendo l'attacco manubrio nel caso di modelli con attacco flip flop.

La preghiamo, inoltre, di osservare le allegate istruzioni per l'uso dei produttori di componenti.

Attacco manubrio Aheadset®

L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena

Si accerti che la combinazione manubrio-attacco manubrio sia approvata dai produttori di manubri e attacchi manubrio.

Gli attacchi manubrio sono parti portanti della bicicletta. L'apporto di modifiche può compromettere la Sua sicurezza. Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono serrare correttamente. I valori prescritti sono riportati nel capitolo **„Coppie di bloccaggio consigliate"**. Nel caso pianifichi delle modifiche si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

- Smonti la vite per il precarico della serie sterzo nella parte superiore del tubo e rimuova la chiusura.
- Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio. Estragga l'attacco manubrio dalla forcella.
- Ora può estrarre i distanziali.
- Distribuisca una quantità minima di pasta di montaggio per carbonio della Canyon nella zona in cui viene fissato l'attacco.
- Spinga l'attacco completamente sul tubo della forcella e reinserisca quindi tutti gli spacer rimossi in cima all'attacco.

Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio

Estragga i distanziali e li reinserisca in cima all'attacco

Regoli nuovamente lo sterzo e fissi completamente l'attacco manubrio

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e nel foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi fonte di pericolo: manubrio ed attacco manubrio potrebbero rompersi provocando un incidente. In caso di sostituzione usi solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati.

Verifichi che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi. Nel caso pianifichi delle modifiche si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

La rimozione dei distanziali è possibile solamente accorciando il tubo della forcella. Tale operazione è irreversibile. Dovrebbe pertanto essere eseguita solamente nel momento in cui è pienamente soddisfatto della posizione di seduta. Chieda ad uno specialista di eseguire tale operazione. Consigliamo di rivolgersi alla nostra officina specializzata Canyon raggiungibile al numero della hotline di assistenza 848 6946 88.

Per invertire l'attacco manubrio è inoltre necessario rimuovere il manubrio.

- Sviti le viti nella parte anteriore dell'attacco manubrio, con cui viene bloccato il manubrio, ed estragga il manubrio prestando particolare attenzione.
- Apporti della pasta di montaggio per carbonio della Canyon anche in questa zona di bloccaggio e fissi nuovamente il manubrio, una volta invertito l'attacco manubrio.
- Regoli inoltre il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco.
- Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni. Tenga presente che di regola la coppia di bloccaggio massima non deve essere raggiunta nel caso di uso di pasta di montaggio per carbonio. È sufficiente serrare le viti con coppie di bloccaggio inferiori del 20-25%, p. es. con 6 Nm anziché 8 Nm, evitando così un'usura precoce del materiale.
- Regoli nuovamente lo sterzo.
- Imposti l'attacco manubrio in modo tale che sia allineato alla ruota anteriore e che il manubrio formi esattamente un angolo retto rispetto alla direzione di guida. Una volta impostato, avviti l'attacco manubrio e si accerti che non si storca (vedi il capitolo **"La serie sterzo"**).

Allenti le viti sul lato anteriore dell'attacco manubrio

Serri nuovamente le viti

Verifichi che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi. Nel caso volesse apportare delle modifiche si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Se la Sua mountain bike Canyon è dotata di un tubo della forcella in carbonio (riconoscibile dal colore nero o nero lucido nella fessura dell'attacco manubrio) sarà necessario prestare particolare attenzione durante l'operazione di fissaggio dell'attacco. Un'operazione per mani esperte!

Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"** o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Altrimenti è possibile che manubrio o attacco manubrio si stacchino o si rompano, provocando un grave incidente.

DISTANZA TRA MANUBRIO E SELLA ED IMPOSTAZIONE DELLA SELLA

Anche la distanza tra le manopole del manubrio e la sella e l'inclinazione della sella incidono sull'inclinazione della schiena e quindi su comfort e dinamica di guida.

Tale distanza può essere modificata minimamente tramite il carrello della sella. Lo spostamento del telaietto della sella nel reggisella ha tuttavia ripercussioni sulla pedalata. In funzione della posizione della sella più in avanti o più indietro, cambia l'angolazione delle gambe rispetto ai pedali.

Una sella non in posizione orizzontale ha ripercussioni sul comfort di pedalata del ciclista, che deve così appoggiarsi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

La distanza tra le manopole del manubrio e la sella incide sull'inclinazione della schiena

La sella non dovrebbe in alcun caso essere inclinata all'indietro

Le viti del reggisella devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**, sui componenti stessi e nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Non fissi mai la sella nelle parti curve del telaietto bensì sempre nelle zone diritte.

Il campo di regolazione della sella è decisamente ridotto. Diverse lunghezze degli attacchi consentono invece di realizzare delle regolazioni in lunghezza in parte superiori a dieci centimetri. Nella maggior parte dei casi è necessario adeguare la lunghezza dei cavi. Per questa modifica consigliamo in ogni caso di rivolgersi ad un'officina specializzata. In caso di domande o per prendere un appuntamento chiami la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

SPOSTARE LA SELLA E REGOLARE L'INCLINAZIONE DELLA SELLA

Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti parallele

Nel caso di dispositivi di bloccaggio integrati con due viti parallele, la testa, che consente di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella, è sostenuta da due viti parallele ad esagono incassato. Sviti entrambe le viti in testa al reggisella. Per questa operazione sviti le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe rompersi l'intero meccanismo.

Sposti la sella in avanti o indietro, in base alle esigenze. Spesso è necessario dare un piccolo colpo alla sella. Presti attenzione alle marcature sul telaietto, che non devono essere superate. Riavviti le viti progressivamente ed in senso alternato, accertandosi che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale. Durante questa operazione di regolazione la bicicletta deve trovarsi in posizione orizzontale. Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, si appoggi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.

REGGISELLA MONORAIL

Il sistema reggisella Monorail di Selle Italia è dotato di una testa del reggisella speciale sulla quale viene montata la sella. La sella non è dotata di un comune telaietto, bensì di un binario in carbonio collocato al centro, sotto al sottosella.
Questo consente di avere un campo di regolazione orizzontale della sella molto lungo.

Dopo aver allentato entrambe le viti della testa del reggisella può fare scorrere la sella in avanti o all'indietro. Con entrambe le viti può regolare l'inclinazione della sella (ad es. la punta della sella più in basso). Serri le viti con una coppia massima di 8 Nm.

Avviti entrambe le viti progressivamente ed in senso alternato, non superi mai la coppia di bloccaggio massima consentita

Verifichi che la sella appena fissata non oscilli

Reggisella Monorail

Con una chiave dinamometrica verifichi mensilmente le viti in base ai valori riportati nel capitolo **"Coppie di bloccaggio consigliate"**, nelle istruzioni allegate e/o sui componenti stessi.

Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti di bloccaggio posizionate una dietro l'altra

Allenti entrambe le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe rompersi l'intero meccanismo. Sposti la sella orizzontalmente per regolare la distanza tra manubrio e sella. Serri entrambe le viti uniformemente, per non modificare l'angolo della sella. Serri la vite anteriore per spostare più in basso la punta della sella. Se necessario, allenti la vite posteriore. Serri la vite posteriore per spostare più in basso la parte posteriore della sella. Una volta trovata la posizione desiderata verifichi che le traverse aderiscano al telaietto della sella, prima di passare alla coppia di bloccaggio delle viti indicata dal produttore del reggisella.

Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"**. Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, si appoggi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e nel foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi fonte di pericolo: manubrio ed attacco manubrio potrebbero rompersi provocando così un incidente.

Posizioni il telaietto della sella in modo tale che il bloccaggio del reggisella si trovi all'interno della zona specificata. Nel caso la marcatura mancasse, il bloccaggio deve fissare solamente la parte diritta ed in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**

Allenti entrambe le viti di max. due-tre giri

Serri nuovamente le viti uniformemente ed in senso alternato, attenendosi alla coppia di bloccaggio prescritta

Regoli la sella in modo tale che il telaietto venga fissato nell'ambito della marcatura

In caso di sostituzione della sella tenga conto che in genere i reggisella sono progettati per guide della sella con un diametro di sette millimetri. Guide con diametro differente possono causare la rottura del reggisella e la caduta dell'utilizzatore.

REGOLARE IL MANUBRIO E LE LEVE DEI FRENI

Nel caso di mountain bike quasi sempre le manopole del manubrio sono leggermente curve. Regoli il manubrio in modo tale che i polsi siano rilassati e non rivolti troppo verso l'esterno.

REGOLARE LA POSIZIONE DEL MANUBRIO FACENDOLO RUOTARE

- Sviti la vite (le viti) ad esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio.
- Giri il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata.
- Si accerti che il manubrio venga fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro.
- Ora serri nuovamente le viti con cautela ed usando una chiave dinamometrica. Si attenga alla coppia di bloccaggio prevista (vedi capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"**). Una volta regolato il manubrio, è necessario registrare le leve dei freni e del cambio.
- Allenti la vite ad esagono incassato sulle fascette delle leve.
- Giri la leva del freno e del cambio sul manubrio. Salga in sella ed appoggi le dita sulla leva del freno. Verifichi che la mano e l'avambraccio formino una linea diritta.
- Serri nuovamente le leve.
- Verifichi la sede stabile del manubrio posizionandosi davanti alla Sua Canyon ed afferrando il manubrio da entrambe le leve del freno. Il manubrio non si deve girare nemmeno in caso di forte pressione verso il basso. Eventualmente serrare nuovamente la vite (le viti) di bloccaggio.

Sviti la vite (le viti) ad esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio

Serri le viti con la coppia di bloccaggio prescritta

Posizionando le dita sulle leve dei freni, la mano e l'avambraccio devono formare una linea retta

Serri le leve del freno e del cambio attenendosi alla coppia di bloccaggio prescritta

Le appendici offrono ulteriori possibilità di presa. In genere vengono regolate in modo tale che le mani siano comode quando il ciclista pedala in piedi. Le cosiddette bar end, altra denominazione usata per le appendici, devono trovarsi quasi parallelamente rispetto al pavimento o formare un angolo di circa 25° verso l'alto.

- Apra di uno-due giri le viti che, nella maggior parte dei casi, si trovano sul lato inferiore o superiore delle appendici.
- Giri le appendici in base alle esigenze prestando attenzione che entrambi i lati abbiano la stessa angolatura.
- Quindi serri le viti con la relativa coppia di bloccaggio.
- Verifichi la sede stabile provando a girare le appendici.
- Nel caso si montino appendici su manubri in carbonio sarà necessario usare speciali tappi di chiusura manubrio. Nel caso di manubri in carbonio si attenga assolutamente alle istruzioni per l'uso, in quanto diversi produttori di manubri impongono forti restrizioni nell'uso di appendici.

Le appendici offrono ulteriori possibilità di presa

Serri le viti con la coppia di bloccaggio necessaria

Le viti di attacco manubrio, manubrio, appendici e freni devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"** o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che i componenti si stacchino o si rompano provocando un grave incidente.

Non apporti le appendici in posizione verticale o verso l'indietro, in quanto potrebbero provocare lesioni in caso di caduta.

Tenga in considerazione che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio sono montate delle appendici, in quanto le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili in tutte le posizioni d'impugnatura.

REGOLAZIONE DELLA DISTANZA DELLE LEVE DEL FRENO DAL MANUBRIO

Numerose leve dei freni prevedono la regolazione della distanza tra la leva e le manopole del manubrio, consentendo ad utilizzatori con mani piccole di avvicinare la leva del freno al manubrio e di facilitare quindi la presa. Anche la posizione della leva, in cui il freno inizia ad agire, deve essere adattata alla lunghezza delle dita.

- Verifichi quando i pattini dei freni toccano le superfici dei freni. Se il punto di contatto avviene già dopo un breve percorso della leva, sarà necessario regolare il freno. La regolazione della distanza delle leve è descritta nel capito **"Il sistema frenante"**: in caso contrario è possibile che dopo la regolazione i freni striscino. Se tuttavia la presa del freno inizia a metà del percorso leva, avrà a disposizione del gioco per ridurre la distanza di presa delle leve.
- Di regola vicino al punto di contatto tra cavo o tubo del freno ed armatura della leva si trova una piccola vite. Giri la vite ed osservi lo spostamento della leva.
- Nel caso di freni idraulici troverà sulla leva una vite di registrazione con cui potrà modificare la posizione.
- Una volta raggiunta la presa desiderata non dimentichi di accertarsi che sulla leva ci sia un fine corsa sufficiente, prima che i pattini aderiscano alle superfici dei freni.

Distanza delle leve del freno

Impostazione della distanza della leva del freno dal manubrio

Tenga in considerazione che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio sono montate delle appendici, in quanto le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili in tutte le posizioni d'impugnatura.

Le viti di attacco manubrio, manubrio, appendici e freni devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo **"Avvertenze generali su cura ed ispezioni"** o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che i componenti si stacchino o si rompano provocando un grave incidente.

La leva del freno non deve toccare il manubrio. La massima forza frenante deve essere raggiunta prima!

Legga anche le istruzioni aggiuntive del produttore di freni.

I SISTEMI DI PEDALI

Non tutte le scarpe sono adatte per andare in bicicletta. Le scarpe indossate per andare in bicicletta devono avere una suola rigida e sufficiente tenuta. Se la suola è troppo morbida è possibile che il piede avverta la pressione del pedale con conseguente dolore. Intorno al tallone la scarpa non deve presentare una suola troppo larga, che altrimenti impedirebbe la posizione naturale del piede, dal momento che pedalando andrebbe a toccare i foderi del carro posteriore. Dolori al ginocchio ne sarebbero la conseguenza.

FUNZIONAMENTO DI DIVERSI SISTEMI

Sono consigliabili i pedali con i quali il piede si aggancia al pedale con un aggancio amovibile, i cosiddetti pedali automatici o a sgancio rapido. L'aggancio fa in modo che il piede non scivoli, in caso di pedalata rapida o su fondo accidentato. Grazie alla tenuta stabile del piede il pedale può essere spostato o tirato, facilitando una pedalata scorrevole. Un ulteriore vantaggio è dato dal fatto che il polpastrello del pollice si trova in posizione favorevole sull'asse del pedale. In questo modo si evita di bloccare inavvertitamente la ruota anteriore con la punta del piede.

Pedale automatico

Scarpe per pedali automatici

I pedali automatici o a sgancio rapido richiedono sempre scarpette apposite.

Legga con attenzione le istruzioni per l'uso del produttore di pedali o si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Nel caso di pedali automatici o a sgancio rapido delle scarpette apposite sono dotate di un fissaggio con aggancio, simile al sistema di fissaggio degli sci. Si gira prima il pedale con la punta della tacchetta per poi andare sul corpo del pedale, che si trova in posizione orizzontale. La maggior parte dei pedali per mountain bike presenta il meccanismo di aggancio su entrambi i lati, di modo che l'aggancio avvenga senza dover girare il pedale. L'aggancio della scarpetta avviene con un click percettibile. I pedali automatici vengono spesso chiamati anche pedali a sgancio rapido.

Nella maggior parte dei sistemi lo sgancio della scarpetta avviene ruotando il tallone verso l'esterno. Durante i primi tentativi di agganciare e sganciare il pedale consigliamo di appoggiarsi ad una parete o ad una persona.

Le differenze di funzionamento dei diversi pedali automatici sono date dalla forma delle tacchette, dall'angolo e dalla forza di sgancio. Utilizzatori con tendenza a problemi al ginocchio dovrebbero scegliere dei pedali automatici con „libertà del piede" e che, una volta agganciata la scarpetta, permettono al tallone un movimento laterale.

Il vantaggio di alcuni pedali automatici è dato dal fatto che la tacchetta è affondata nella suola permettendo così di camminare senza problemi.

Lo sgancio della scarpetta nei pedali a sgancio rapido avviene ruotando il tallone verso l'esterno

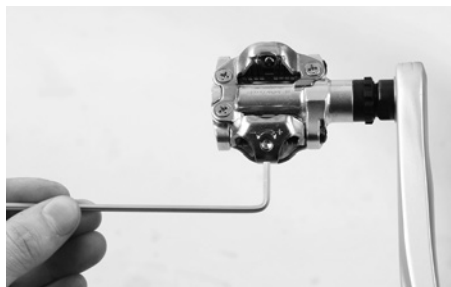
Nelle suole sono integrate delle piccole tacchette (cleats)

Si eserciti da fermo nella presa dei pedali, nell'agganciare e sganciare la scarpetta dal pedale ruotando il piede verso l'esterno, prima di affinare la tecnica su strade poco trafficate. Legga attentamente le istruzioni del produttore di pedali e scarpette. In caso di domande si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

IMPOSTAZIONE E MANUTENZIONE

I diversi tipi di pedali automatici presentano differenti caratteristiche tecniche, che non possono essere trascurate. Alcune impostazioni base sono però comuni a tutti i modelli:

- fissi la tacchetta sulla scarpetta in modo che il polpastrello del pollice si trovi oltre l'asse del pedale.
- Durante la pedalata il piede deve assumere una posizione naturale. Nella maggior parte dei casi il tallone è leggermente rivolto verso l'interno.
- Si accerti che le viti di bloccaggio siano sempre ben serrate, poiché una tacchetta allentata rende quasi impossibile la discesa dalla bicicletta! **Pericolo di caduta!**
- Regoli la forza di sgancio del pedale in base alle proprie esigenze. Inizialmente consigliamo un precarico ridotto. Giri la piccola vite ad esagono incassato e verifichi il precarico agganciando e sganciando la scarpetta.
- Pulisca ed ingrassi regolarmente molle e meccanismi esposti.
- Eventuali cigolii delle tacchette dei pedali possono essere eliminati apportando del grasso sui punti di contatto tra tacchetta e pedale.
- Verifichi regolarmente l'usura delle tacchette. Una posizione traballante sul pedale è segno di usura della tacchetta o della suola della scarpetta.

Durante la pedalata il piede deve assumere una posizione naturale

Regoli la forza di sgancio del pedale in base alle proprie esigenze

Si assicuri che pedale e suola della scarpetta siano sempre privi di sporco e di altri corpi estranei e lubrifichi regolarmente con dell'olio il meccanismo di aggancio.

Se il meccanismo di aggancio/sgancio del pedale non dovesse funzionare regolarmente o la tacchetta fosse fortemente usurata, sussiste un pericolo di caduta, in quanto la scarpetta potrebbe sganciarsi dal pedale automaticamente o con difficoltà.

IL SISTEMA FRENANTE

Di norma i freni sulla Sua Canyon sono necessari per adeguare la velocità di corsa alle condizioni del traffico. In caso di necessità i freni devono tuttavia consentire l'arresto il più veloce possibile della Sua Canyon. In tali frenate a fondo la fisica è di fondamentale importanza. Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti, la ruota posteriore viene alleggerita. L'intensità di decelerazione su fondo asciutto e con presa sicura viene limitato, prima di tutto, dal capottamento imminente della bicicletta e solo in seconda linea dall'aderenza delle coperture. La problematicità è presente in particolar modo durante le discese in montagna. In caso di frenata a fondo cerchi di trasferire il proprio peso il più possibile indietro.

Azioni entrambi i freni contemporaneamente e non dimentichi che su fondo non scivoloso il freno anteriore trasmette una forza di gran lunga superiore in seguito allo spostamento del peso.

L'attribuzione delle leve del freno ai corpi freno può variare (p. es. la leva sinistra agisce sul freno anteriore). Familiarizzi con la disposizione o faccia invertire la disposizione dei freni in base alle proprie esigenze.

L'attribuzione delle leve del freno ai corpi freno può variare (ad es. la leva sinistra agisce sul freno anteriore). Faccia invertire la disposizione dei freni in base alle Sue esigenze prima della prima uscita.

In caso di **freni a disco** una frenata persistente o un costante strascico possono determinare il surriscaldamento del sistema frenante. Le conseguenze vanno dalla riduzione della forza frenante all'avaria completa, con conseguente incidente grave.

Le consigliamo pertanto di osservare il proprio stile di guida, di abituarsi a frenare brevemente ma con forza e di rilasciare i freni di tanto in tanto. In caso di dubbio si fermi e faccia raffreddare il disco del freno o il cerchio con leva del freno rilasciata.

Leva del freno

Freno a disco

Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti

Prenda confidenza con i freni della bicicletta. Provi ad eseguire delle frenate di emergenza in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della Sua Canyon. In questo modo evita possibili incidenti nel traffico stradale.

Il bagnato riduce l'azione frenante. In caso di pioggia calcoli distanze di arresto più lunghe!

FUNZIONAMENTO ED USURA

L'azionamento di una leva a mano determina lo spostamento e sfregamento delle pastiglie su una superficie di frenata in rotazione. L'attrito determina la decelerazione della bicicletta. Di fondamentale importanza è non solo la forza con cui la pastiglia preme sulla superficie di frenata bensì anche il cosiddetto coefficiente d'attrito tra le parti che entrano in contatto.

L'eventuale contatto della superficie di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito. Per questo motivo in caso di pioggia i freni a disco reagiscono con un leggero ritardo e non frenano al meglio. L'attrito provoca l'usura delle pastiglie ed anche dei dischi dei freni! L'usura delle pastiglie e dei dischi è anche dovuta a numerose uscite con pioggia.

Freno a disco

Si accerti che i dischi dei freni e le pastiglie siano assolutamente prive di cera, grasso ed olio. Una volta che le pastiglie sono venute in contatto con olio non posso più essere pulite e devono essere sostituite!

In caso di forte sporco e/o bagnato è possibile che insorgano dei cigolii.

In caso di sostituzione usi solamente pastiglie originali, contrassegnate ed adatte al freno.

Punti di perdita nei tubi di freni idraulici possono rendere inefficaci i freni. Elimini immediatamente eventuali punti di perdita, altrimenti sussiste un **pericolo d'incidente!**

VERIFICA E REGOLAZIONE DI FRENI A DISCO

Su bagnato i freni a disco hanno una risposta più rapida rispetto ai freni a pattino. Inoltre richiedono una scarsa manutenzione e non usurano i cerchi. Purtroppo, però, se umidi i freni a disco tendono a creare rumori. Per un uso ottimale dei freni è necessario adattare le leve dei freni alle dimensioni delle mani. Normalmente tale regolazione avviene tramite una piccola vite ad esagono incassato, direttamente sulla leva del freno.

VERIFICA DEL FUNZIONAMENTO

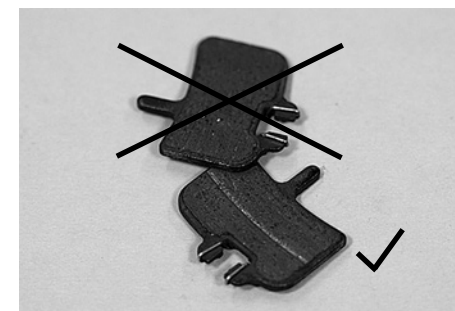
Tirando la leva del freno verifichi regolarmente che non ci siano punti di perdita in tubi e collegamenti. Prenda subito provvedimenti nel caso dovesse fuoriuscire olio idraulico o liquido frenante, dal momento che punti permeabili possono compromettere il funzionamento regolare dei freni. Si rivolga eventualmente alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Verifichi l'usura delle pastiglie sulle linguette o sui nasi metallici, che sporgono nella parte inferiore della pinza del freno o nel campo d'ispezione nella parte superiore della pinza del freno. Se si avvicinano fino ad un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie in base alle istruzioni del produttore, controllarle e, se necessario, sostituirle.

I produttori di freni a disco forniscono istruzioni per l'uso dettagliate. Le legga con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione.

In caso di sostituzione usi solamente parti di ricambio originali!

Freno a disco

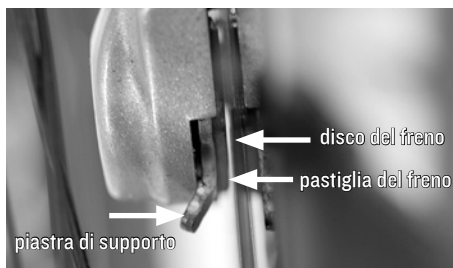
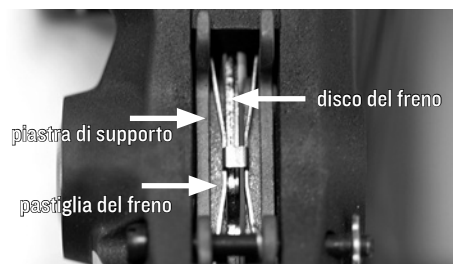
Impostazione della distanza della leva del freno

Le pastiglie dei freni usurate devono essere sostituite

Pastiglie e dischi del freno sporchi possono ridurre drasticamente la forza frenante. Pertanto faccia in modo che né olio né altri liquidi finiscano nel freno (p. es. durante la pulizia della bicicletta o la lubrificazione della catena). Pastiglie sporche non possono più essere pulite e devono essere sostituite! I dischi del freno possono essere puliti con un detergente per freni ed all'occorrenza con acqua calda e detersivo.

FRENI AVID, FORMULA, MAGURA E SHIMANO

Su questi modelli l'usura delle pastiglie dei freni viene compensata automaticamente. Verifichi prima di ogni uscita se raggiunge un punto di pressione definito, prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Verifichi regolarmente che le pastiglie presentino uno spessore sufficiente.

Alcuni produttori di freni forniscono staffe di sicurezza per il trasporto con delle cavità. Se dovesse riuscire a spingere le pastiglie in queste cavità, allora sarà necessario sostituirle.

Usi esclusivamente pastiglie originali e si attenga alle avvertenze nel manuale del produttore di freni. Nel caso del minimo dubbio chieda ad uno specialista di eseguire questa operazione.

Verifica delle pastiglie dei freni su un freno AVID – la piastra di supporto non deve mai toccare il disco

Verifica delle pastiglie dei freni su un freno Shimano – la tacchetta di supporto non deve mai toccare il disco

Le pastiglie dei freni nuove devono essere sottoposte a rodaggio per raggiungere valori di decelerazione ottimali. A tal fine acceleri la Sua Canyon ca. 30-50 volte ad una velocità approssimativa di 30 km/h e poi freni fino a fermarla.

I freni a disco si surriscaldano fortemente durante la frenata. Pertanto non tocchi subito il disco e la pinza del freno, nel caso avesse frenato frequentemente, p. es. dopo o durante una discesa prolungata.

La preghiamo, inoltre, di osservare le istruzioni sui siti internet:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

Collegamenti aperti o tubi con punti di perdita riducono l'azione frenante. In caso di punti di perdita del sistema o di pieghe nei tubi si rivolga ad uno specialista o alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. **Pericolo di caduta!**

Una volta smontate le ruote non azioni le leve del freno. Altrimenti le pastiglie verranno spinte l'una contro l'altra, rendendo difficoltoso il montaggio successivo della ruota. Una volta smontata la ruota monti le staffe di sicurezza per il trasporto, che Le sono state fornite con la bicicletta.

Non trasporti la Sua Canyon con sella e manubrio rivolti verso il basso, i freni potrebbero non funzionare più.

IL CAMBIO

Il cambio della Sua Canyon serve per adeguare la propria condizione fisica al tipo di terreno ed alla velocità di guida desiderata. Il cambio non riduce lo sforzo fisico del ciclista, che rimane invariato nel caso di percorsi e velocità invariati. Ciò che cambia è la forza impiegata per ogni giro di pedivella. In parole semplici: una marcia piccola consente di salire su montagne ripide con un modesto impiego di forze, pedalando però più spesso.

In discesa si usa un rapporto grande. Con un giro di pedivella può percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta. Per pedalare risparmiando energia sarà necessario cambiare più spesso. Come per le macchine anche in bicicletta è necessario tenere il "motore" su di giri per ottenere il massimo delle prestazioni.

In linea di massima in pianura il numero di giri di pedivella, ovvero la frequenza di pedalata, supera i 60 giri al minuto. In pianura i corridori raggiungono una frequenza di pedalata che va dai 90 ai 110 giri al minuto. In salita la frequenza tende naturalmente a diminuire leggermente. Ciò nonostante consigliamo di pedalare uniformemente. La graduazione fine e la facilità d'uso dei cambi moderni offrono i presupposti ottimali per una guida efficiente. Inoltre si riducono l'usura della catena e dei pignoni nonché la sollecitazione del ginocchio.

Il cambio a catena

Cambio posteriore

Deragliatore centrale

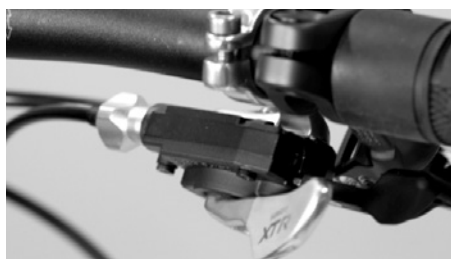
Indossi sempre abiti a gamba stretta o faccia uso di fermapantaloni o simili per evitare che i pantaloni finiscano nella catena o nelle ruote dentate, provocando così una caduta.

Il cambio a catena consente una trasmissione ottimale di energia sulla bicicletta. Il 97 o 98% circa della forza impiegata viene trasmesso alla ruota posteriore, sempre che il cambio a catena sia ben curato e lubrificato. Sia la facilità d'uso del cambio che l'efficacia dei freni sono all'altezza di ogni aspettativa.

Forme speciali dei denti dei pignoni, catene flessibili e una cambiata precisa sulle leve facilitano le cambiate. La maggior parte dei cambi è dotata di un indicatore sul manubrio, sul quale appare la marcia attualmente inserita.

FUNZIONAMENTO ED USO

I comandi in forma di tasti presentano due tipi differenti di funzionamento. Nella maggior parte dei comandi, con il tasto grande si passa alle ruote dentate più grandi. La leva piccola, che dall'angolazione dell'utilizzatore si trova davanti al manubrio, sposta la catena sulle ruote dentate più piccole. In questo modo, l'operazione del cambio, se avviata con la mano destra sul tasto grande del pollice destro, determina l'inserimento di un rapporto più facile. Premendo, invece, con la mano sinistra sul tasto pollice sinistro si passa ad una ruota dentata più grande: la marcia diventa più difficile!

Comandi con tasti SRAM

Comandi con tasti Shimano

Durante il cambio diminuisca leggermente la pressione sui pedali, favorendo così un cambio preciso, senza rumori e con un'usura limitata dei componenti.

Le leve **Shimano** vengono comandate con il pollice e l'indice, le leve **SRAM** esclusivamente con il pollice, ciò significa che la leva grande consente di passare ad una ruota dentata più grande.

Differente è il funzionamento dei **comandi rotanti**. Mentre se sul comando destro girando in direzione dell'utilizzatore si passa ad una marcia facile, la stessa operazione eseguita sul lato sinistro consente d'inserire un rapporto più grande. Anche in questo caso è possibile che la direzione di cambio sia differente.

Il comando di cambio viene trasmesso dalla leva del cambio tramite il cavo bowden. Il cambio oscilla, la catena sale sul pignone successivo. Di fondamentale importanza per la procedura di cambio è una pedalata costante e senza grandi sforzi, fintanto che la catena si sposta tra i pignoni! Grazie a delle guide speciali nelle corone il cambio funziona anche sotto sforzo.

Leve del cambio Shimano

Comandi rotanti

Si eserciti a cambiare le marce in zone prive di traffico. Prenda confidenza con il funzionamento delle diverse leve o dei comandi rotanti. Non si eserciti nel traffico stradale poiché potrebbe distrarsi da eventuali pericoli.

Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Eviti di cambiare mentre sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

Le mountain bike Canyon sono dotate davanti di una corona molto piccola. Il cambio dispone di 24 o 27 rapporti. Eviti di usare tutti i rapporti. Rapporti, con i quali la catena gira troppo obliquamente, determinano conseguentemente una elevata frizione interna della catena. Il rendimento diminuisce, l'usura progredisce rapidamente.

Per esempio quando la catena si trova davanti sulla corona più piccola e contemporaneamente dietro sui due-tre pignoni esterni (piccoli) oppure quando davanti è inserita la corona più grande e dietro sono inseriti i pignoni interni (grandi) della ruota posteriore.

Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra fodero posteriore orizzontale e corone ("chain-suck"). Eviti di cambiare mentre sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

Movimento non favorevole della catena – catena davanti sulla corona più piccola e dietro sul pignone più piccolo

Movimento non favorevole della catena – catena davanti sulla corona più grande e dietro sul pignone più grande

Eviti di inserire marce, con le quali la catena gira obliquamente.

La regolazione del cambio posteriore e del deragliatore centrale è un operazione che richiede esperienza.

Nel caso volesse eseguire tale operazione consigliamo di leggere le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. In caso di problemi con il cambio non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL CAMBIO

Il team della Canyon ha sottoposto a regolazione precisa il cambio a catena della Sua Canyon prima di spedirla. Tuttavia durante i primi chilometri è possibile che i cavi bowden si allunghino; rendendo la cambiata imprecisa. La catena sale involontariamente sul pignone successivo più grande.

CAMBIO POSTERIORE

- Regoli la trazione con la vite di registrazione, attraverso la quale il cavo bowden passa nella leva del cambio o nel cambio.
- Una volta terminata l'operazione di tensione, si assicuri ogni volta che la catena passi senza problemi al pignone successivo più grande. Per eseguire tale verifica giri le pedivelle con la mano o vada in bicicletta.
- Se la catena passa facilmente da un pignone all'altro, verifichi che, ingranando una marcia più piccola, la catena passi senza problemi ai pignoni più piccoli. Una regolazione precisa può richiedere più tentativi.

REGOLARE GLI ARRESTI DI FINE CORSA

Per evitare che il cambio posteriore o la catena finiscano nei raggi o che la catena cada dal pignone più piccolo, il raggio d'azione del cambio viene limitato da cosiddette viti di fine corsa. In condizioni d'uso normale tali viti non subiscono cambiamenti:

se tuttavia la Sua Canyon dovesse cadere è possibile che il cambio posteriore o la relativa unità di fissaggio risultino deformati. In questi casi o nel caso in cui sulla Sua Canyon vengano montate altre ruote, è necessario controllare il raggio d'azione.

- Con la leva del cambio passi alla marcia più grande (pignone più piccolo). Il cavo del cambio risulta completamente allentato, la catena gira automaticamente sul pignone più piccolo. Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone.

Regolazione del cavo del cambio con la vite di registrazione sul cambio posteriore

Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone

Viti di fine corsa

Se una persona solleva la ruota posteriore potrà facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

- Se così non fosse sarà necessario impostare la posizione con la vite di fine corsa. Spesso le viti sono contrassegnate con una "H", che sta per "high gear" o con una L, che sta per "low gear". In questo caso "high gear" indica un rapporto grande e, quindi, il pignone piccolo.
- Se le viti non sono contrassegnate, la regolazione deve avvenire per tentativi. Giri una vite, contando i giri, ed osservi il cambio. Se non si muove, vuol dire che non sta girando la vite del fine corsa corretta. Riavviti la vite del numero di giri contato.
- Giri la vite verso destra se le pulegge devono girare più verso l'interno, oppure in direzione opposta se si desidera che girino più verso l'esterno.
- Passi al pignone posteriore più grande facendo molta attenzione affinché il cambio non finisca nei raggi. Se la catena si trova sulla ruota dentata più grande, forzi volontariamente la marcia e con la mano spinga quindi il cambio in direzione dei raggi. Per eseguire questa operazione faccia girare la ruota.
- Se il bilanciere delle pulegge tocca i raggi o se la catena sale oltre il pignone, è necessario limitare il raggio d'azione. Giri la vite contrassegnata con una "L" per escludere definitivamente una eventuale collisione.
- Osservi quindi la posizione del bilanciere delle pulegge rispetto alla cassetta. Tra puleggia e pignone più grande deve essere possibile far passare almeno una o due maglie.
- La regolazione di questa distanza avviene per mezzo di una vite sul cambio posteriore, situata esattamente sul lato frontale del forcellino. Avviti tale vite fino ad ottenere la distanza desiderata. Effettui una verifica facendo girare le pedivelle in senso antiorario: la puleggia non deve toccare il pignone.

Una volta regolato il cambio esegua in ogni caso un giro di prova lontano dal traffico stradale.

Si serva delle viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del cambio posteriore

Verifichi che il cambio posteriore non finisca nei raggi

Per regolare la distanza tra bilanciere delle pulegge e cassetta giri la vite che si appoggia sul lato frontale del forcellino

Arresti di fine corsa non impostati correttamente o un fissaggio del cambio deformato possono causare danni gravi alla bicicletta e bloccare la ruota posteriore. **Pericolo d'incidente!**

- Se la distanza non dovesse essere sufficiente rendendo difficoltosa la cambiata, sarà necessario accorciare la catena di una maglia. In questo modo il cambio posteriore risulterà leggermente più teso. Si accerti tuttavia che la catena sia in grado di salire sulla ruota dentata grande davanti ed dietro simultaneamente. Consigliamo di non usare questa marcia in quanto la catena gira troppo obliquamente.

DERAGLIATORE CENTRALE

La regolazione del deragliatore centrale è un'operazione che richiede molta esperienza. L'intervallo nel quale il deragliatore tiene la catena sulla corona, senza però strisciare, è estremamente ridotto. Spesso è meglio accettare un leggero strascico piuttosto che rischiare la caduta della catena dalla corona con conseguente blocco della Sua Canyon.

Come per il cambio posteriore anche i cavi del deragliatore centrale possono allungarsi e provocare quindi una cattiva risposta del cambio.

- Regoli la trazione con la vite, attraverso la quale il cavo bowden passa nella leva del cambio. Questa operazione è simile a quella descritta nel paragrafo **"Controllo e regolazione del cambio"**.
- Si serva delle viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del deragliatore.

La regolazione completa del cambio posteriore e del deragliatore è un lavoro da affidare ad un meccanico esperto. Impostazioni non corrette possono essere la causa di gravi danni meccanici. Al riguardo legga le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. In caso di problemi con il cambio non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Usi la vite di registrazione per regolare la tensione del cavo del cambio

Regolazione del deragliatore centrale

La regolazione del deragliatore centrale è un'operazione molto sensibile. Una regolazione non corretta può causare la caduta della catena ed un improvviso non funzionamento. **Pericolo di caduta!** L'operazione di regolazione deve essere eseguita da uno specialista.

Una volta eseguiti lavori su cambio e catena consigliamo di eseguire un'uscita di prova con la Sua Canyon su terreno piano e privo di traffico (per esempio in un parcheggio)! Eventuali errori di regolazione possono causare la perdita del controllo della bicicletta durante un'uscita nel traffico stradale!

In seguito ad una caduta verifichi che le piastre del deragliatore siano ancora in tutti i punti esattamente parallele alle corone!

SHIMANO Di2

Di2 è la versione elettronica del gruppo di cambio di alta qualità Shimano. Invece che via cavo Bowden, la trasmissione avviene tramite impulso elettronico. Cambio posteriore e deragliatore centrale vengono azionati da piccoli motori elettrici. Il deragliatore Di2 provvede addirittura a correggere automaticamente la catena quando gira obliquamente, evitando così rumori da sfregamento e riducendo l'usura.

Il ciclista dispone di quattro diverse modalità di comando: due modalità sono semiautomatiche "synchro shift". Questo vuol dire che il cambio viene azionato soltanto con l'unità di comando di destra e che il deragliatore, in base alla combinazione selezionata, passa automaticamente tra le due o tre ruote dentate anteriori. La terza modalità consente cambiare come di consueto sia il deragliatore [centrale] che il cambio con la leva di comando.

Un'ulteriore novità consiste nel fatto che il sistema del cambio può essere riprogrammato tramite un Servicetool. Questo consente di programmare persino il numero di marce che possono essere selezionate e la velocità del cambio. Se si desidera è possibile chiedere a Canyon di invertire o riprogrammare la funzione dei pulsanti di comando. Per far questo è necessario uno speciale tester di Shimano che viene impiegato anche per rilevare i guasti.

L'alimentazione è affidata ad una batteria ricaricabile fissata al telaio o al reggisella.

COMANDI

A differenza delle tradizionali leve del cambio di Shimano, XTR Di2 è dotato di unità di comando elettronica.

Nella modalità manuale è possibile cambiare secondo lo stesso principio delle versioni meccaniche. Invece di tenere premuta completamente verso l'alto o verso il basso la leva del cambio, con Di2 è sufficiente premere brevemente i pulsanti di comando. È possibile passare alle ruote dentate più grandi utilizzando il pulsante di comando superiore più grande.

Cambio Di2

Unità di comando

Prima di utilizzare un nuovo cambio Di2 effettuare assolutamente un giro di prova lontano dal traffico stradale. Attivare le diverse modalità di comando e provare le straordinarie prestazioni di funzionamento del cambio.

Maggiori informazioni e video che spiegano come funziona il sistema di cambio XTR Di2 Synchro Shift di Shimano sono disponibili nella sezione XTR Di2 all'indirizzo www.shimano.com

Leggere con attenzione il manuale d'istruzione del produttore di cambi.

Premendo il pulsante di comando superiore piccolo la catena passerà alle ruote dentate più piccole. Per il cambio posteriore è possibile cambiare più marce in una volta, a seconda delle impostazioni programmate.

Tramite il display del sistema è possibile passare ad una o all'altra modalità di cambio Synchro Shift premendo un pulsante. La differenza tra i sistemi consiste nella graduazione delle marce.

In modalità Synchro Shift si preme il pulsante grande dell'unità di comando di destra per le marce più leggere e il pulsante piccolo immediatamente sopra per le più pesanti. Cambio e deragliatore sono combinati tra loro per cui passano sull'ingranaggio corretto dietro o davanti a seconda del caso. Oltre a premere il pulsante, tutto ciò che è necessario fare per la direzione di cambio corretta, è dare una pedalata decisa per consentire alla catena di cambiare posizione senza scivolare.

BATTERIA

Una batteria nuova, completamente carica, permette di fare ca. 800-1.000 chilometri. Se la batteria è carica circa al 25% basterà indicativamente per 200-250 Km.

Quando la batteria è quasi scarica, prima smette di funzionare il deragliatore centrale, poi il cambio posteriore. In queste condizioni è possibile fare ancora qualche chilometro e cambiare marcia con il cambio posteriore. In ogni caso sarà necessario ricaricare la batteria prima possibile. Se la batteria è completamente scarica il cambio posteriore si ferma sull'ultima marcia impostata. Non è più possibile cambiare marcia!

Con il passare del tempo la capacità della batteria diminuisce e quindi anche la distanza che consente di percorrere si riduce notevolmente. Questo è inevitabile. Quando la distanza percorribile non soddisfa più le proprie aspettative è necessario sostituire la batteria.

È possibile verificare in qualsiasi momento lo stato di carica della batteria. Basta tenere premuto uno dei pulsanti di comando per almeno 0,5 secondi.

Il LED dell'unità di controllo indicherà lo stato di carica:

- la luce verde lampeggia per ca. 2 secondi: stato di carica della batteria 100 %
- la luce verde lampeggia 5 volte: stato di carica della batteria ca. 50 %
- la luce rossa lampeggia per ca. 2 secondi: stato di carica della batteria ca. 25 %
- la luce rossa lampeggia 5 volte: batteria scarica

Display del sistema

Batteria del Di2

Per caricare la batteria utilizzare solamente il caricabatterie fornito!

Se la batteria non verrà utilizzata per lungo tempo è necessario caricarla ampiamente (50 % o più) e custodirla in un luogo fresco e asciutto, lontano dalla portata dei bambini.

Al più tardi dopo tre mesi verificare lo stato di carica. Quando si ripone la batteria, proteggere sempre i contatti con la mascherina protettiva in dotazione.

Il tempo di carica della batteria (scarica) è di circa 1,5 ore.

PEDIVELLA DI TRASMISSIONE

Con la guarnitura **SRAM Hammerschmidt** è possibile scegliere tra due rapporti differenti.

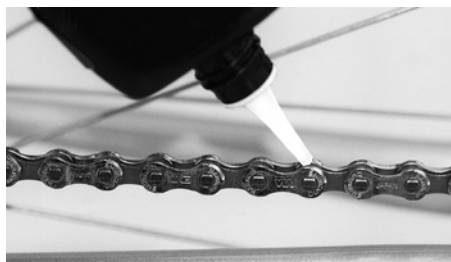
La cambiata avviene per mezzo di una leva trigger sul lato sinistro. Premendo la leva pollice grande viene ingranato un rapporto facile.

CURA DELLA CATENA

Non dimentichi quanto segue: „a voler che la bicicletta ben vada, bisogna ungere la catena". Determinante non è tuttavia la quantità di lubrificante bensì la distribuzione e la frequenza dell'operazione.

- Pulisca di tanto in tanto la catena con un panno imbevuto d'olio per togliere sporco ed olio depositati. Non è necessario usare sgrassanti specifici per la catena.
- Applichi dell'olio, del grasso o della cera sulle maglie della catena, che devono essere il più pulito possibile.
- Giri le pedivelle e faccia scendere delle gocce sulle rotelle.
- Quindi faccia effettuare alla catena più giri. Non tocchi la Sua Canyon per alcuni minuti, affinché il lubrificante possa impregnare la catena.
- Infine rimuova con un panno il lubrificante in eccesso, in modo che durante la guida non spruzzi o non attiri sporco.

Pedivella di trasmissione SRAM Hammerschimdt

Usi un panno per rimuovere sporco ed olio dalla catena

Applichi dell'olio sulle maglie della catena, che devono essere il più pulito possibile

Proteggа l'ambiente usando solamente lubrificanti biodegradabili, poiché durante l'uso della bicicletta, cade sempre del lubrificante per terra.

Si accerti che il lubrificante non finisca sulle superfici di frenata dei dischi o sulle pastiglie del freno. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni!

USURA DELLA CATENA

Le catene fanno parte delle componenti della Sua Canyon che sono soggette ad usura; tuttavia l'utilizzatore ne può influenzare la durata. Lubrifichi, pertanto, regolarmente la catena, soprattutto dopo uscite sotto la pioggia. Cerchi di usare marce con cui la catena non giri troppo obliquamente. Guidi con elevata frequenza di pedalata (più di 60-70 giri/minuto).

Il limite di usura di catene di cambi a catena per mountain bike è raggiunto dopo aver percorso approssimativamente 800 km. Catene fortemente allungate incidono negativamente sulla risposta del cambio. Inoltre si consumano fortemente pignoni e corone. La sostituzione di questi componenti risulta decisamente costosa rispetto alla semplice sostituzione della catena. Verifichi, pertanto, ad intervalli regolari lo stato d'usura della catena.

A tal fine inserisca davanti la corona grande. Sollevi la catena dalla corona con pollice ed indice. Se la catena si stacca notevolmente, vuol dire che le maglie sono fortemente allungate. Sarà necessario sostituirla.

Per una verifica corretta della catena sono disponibili strumenti di misurazione precisi. La sostituzione della catena spetta a mani esperte, poiché la maggior parte delle catene moderne non hanno una chiusura a maglia. Questi tipi di catena sono senza fine e richiedono pertanto degli strumenti speciali. Se necessario, chieda ad un rivenditore di scegliere e montare la catena adatta al cambio della Sua bicicletta.

Verifica dello stato della catena

Misurazione professionale del grado d'usura

Una catena mal rivettata può essere causa di una caduta. Chieda ad uno specialista di sostituire la catena.

LE RUOTE – COPERTURE, CAMERE D'ARIA E PRESSIONE DI GONFIAGGIO

Le ruote assicurano il contatto della Sua Canyon con il suolo. Il peso dell'utilizzatore e del bagaglio nonché le asperità del fondo stradale sottopongono le ruote a forti sollecitazioni. Nonostante le ruote vengano prodotte con precisione e consegnate già centrate, i raggi subiscono un assestamento dopo i primi chilometri. Già dopo un breve periodo di rodaggio di ca. 100-300 chilometri può pertanto essere necessario far ricentrare le ruote. Dopo questo periodo di rodaggio è necessario controllare regolarmente le ruote, in genere senza doverle ricentrare.

La ruota è costituita dal mozzo, dai raggi e dal cerchio. Sul cerchio viene montata la copertura, nella quale si trova la camera d'aria. Per proteggere la camera, che è molto delicata, sui nippli e sul fondo del cerchio, spesso con spigoli vivi, viene apportato del rim-tape.

Per montare una nuova copertura è necessario prestare attenzione alle dimensioni della copertura montata, solitamente riportate sul fianco della copertura stessa. Esistono due denominazioni: la più precisa è la denominazione in millimetri. Le cifre 57-559 indicano che nello stato gonfio la copertura ha una larghezza di 57 mm ed un diametro (interno) di 559 millimetri. Un'altra denominazione delle dimensioni per la stessa copertura viene indicata in pollici ed è pari a 26 x 2,25. Montando una copertura più grande è possibile che questa strisci contro la forcella o il carro posteriore. Si attenga assolutamente alle raccomandazioni del produttore.

Ruota

Dimensioni ed intervalli della pressione di gonfiaggio della copertura

Rim-tape nel cerchio

Il montaggio di una copertura più alta, più larga o diversa rispetto a quella di serie può far sì che, andando lentamente, il piede vada ad urtare la ruota anteriore. Nella fase di affondamento l'elemento della sospensione potrebbe inoltre bloccare una ruota. **Pericolo d'incidente!**

Il buon funzionamento delle coperture dipende fondamentalmente da una corretta pressione di gonfiaggio, che rende le coperture più resistenti anche ai guasti. In particolare lo schiacciamento della camera d'aria in seguito all'urto di un angolo, il cosiddetto snake-bite, è dovuto ad una pressione di gonfiaggio troppo bassa.

In genere la pressione di gonfiaggio consigliata dal produttore si trova sul fianco della copertura o sull'etichetta del tipo. Il limite inferiore della pressione indicata garantisce un miglior comfort di sospensione, ottimale per uscite fuori strada. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento mentre il comfort diminuisce. Un'elevata pressione di gonfiaggio delle coperture le rende quindi adatte per uscite su strade e sentieri di campagna in buono stato.

Spesso la pressione viene indicata nell'unità inglese psi (pound per square inch). Nella tabella sono stati convertiti i valori più comuni.

La copertura ed il cerchio di per sé non sono a tenuta d'aria. **Eccezione:** mountain bike con coperture senza camera d'aria (tubeless). Per mantenere la pressione all'interno, la camera d'aria viene inserita e gonfiata per mezzo di una valvola. Canyon utilizza la valvola Sclaverand o Presta, oramai montata su quasi tutti i tipi di bicicletta. Un cappuccio in plastica preserva la valvola dallo sporco.

Se una la bicicletta con una pressione di gonfiaggio troppo bassa è possibile che la copertura fuoriesca dal cerchio.

Coperture che consentono una pressione pari o superiore a cinque bar devono essere montate su cerchi con profilo a forma d'uncino.

Valvola Presta o Sclaverand

Svitare il cappuccio in plastica

psi	bar	kPa
30	2,1	210
40	2,8	280
50	3,5	350
60	4,1	410
70	4,8	480
80	5,5	550
90	6,2	620

Pressione di gonfiaggio in psi, bar e kPa

Nel gonfiare le coperture non superi mai la pressione massima consentita! Durante la corsa la copertura potrebbe uscire dal cerchio o scoppiare. **Pericolo di caduta!**

Usando una copertura più larga rispetto a quella di serie è possibile che la copertura tocchi la corona della forcella durante l'affondamento appieno della forcella ammortizzata.

Tenga in considerazione i diametri differenti delle valvole ed usi solamente camere d'aria con valvole compatibili con il cerchio. L'uso di una valvola non corretta può causare la perdita improvvisa d'aria con conseguente incidente.

Un serraggio non corretto del corpo della valvola Presta determina una lenta fuoriuscita d'aria. Verifichi la tenuta del corpo della valvola sul tubo allungato.

Spesso con le pompe a mano non si riesce ad ottenere una maggiore pressione di gonfiaggio. A tal scopo sono più adatte le pompe a piede con manometro, con cui si può verificare a casa la pressione della copertura. Per tutti i tipi di valvola sono disponibili degli adattatori. Con un adattatore adeguato anche una camera d'aria con valvola Sclaverand può essere gonfiata dal benzinaio.

Nel caso di valvola Presta o Sclaverand è necessario svitare la valvola

Adattatore della valvola

Nel caso della valvola Presta o Sclaverand prima di gonfiare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria.

Usi la bicicletta con la pressione di gonfiaggio prescritta, che deve essere controllata ad intervalli regolari e per lo meno una volta alla settimana.

Si accerti che il diametro della valvola sia compatibile con quello del cerchio e che la valvola sia sempre diritta!

Sostituisca le coperture con profilo consumato o i cui fianchi presentano screpolature. Infiltrazioni di umidità e sporco possono causare danni alla struttura interna della copertura.

Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente. Eccezione: nel caso di ruote Mavic non sarà necessario apportare del rim-tape.

In casi estremi eventuali danni delle coperture possono causare uno scoppio improvviso della camera d'aria con conseguente incidente!

CENTRATURA DEL CERCHIO, TENSIONE DEI RAGGI

I raggi collegano il cerchio con il mozzo situato al centro della ruota. Una tensione uniforme dei raggi garantisce la centratura delle ruote. Una ripartizione irregolare delle forze di trazione, dovuta per esempio all'urto improvviso della ruota contro il bordo di un marciapiede o alla rottura di un raggio, fa sì che il cerchio non sia più centrato. Il funzionamento della Sua Canyon può risultare compromesso già prima di notare questa anomalia, che si manifesta con un'oscillazione del cerchio.

Verifichi la centratura

Centraruote

Raggi allentati devono essere tesi immediatamente. Altrimenti in questo punto aumenta la sollecitazione su tutti i restanti componenti.

La centratura delle ruote (tensione dei raggi) è un'operazione difficile, assolutamente di competenza di un esperto!

Non usi la bicicletta con ruote non centrate. Pericolo di caduta! Verifichi quindi di tanto in tanto la centratura dei cerchi. A tal fine sollevi la ruota dal pavimento e la faccia girare con la mano.

FISSAGGIO DELLE RUOTE CON BLOCCAGGI RAPIDI

Le ruote vengono fissate sul telaio con gli assi dei mozzi e bloccate nei cosiddetti forcellini con l'ausilio di bloccaggi rapidi.

Tale operazione non richiede l'uso di strumenti. Per estrarre la ruota basta semplicemente spostare ed eventualmente svitare di alcuni giri una leva (vedi il capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"**).

Tuttavia i bloccaggi rapidi rendono la vita facile anche ai ladri di biciclette! Pertanto è possibile sostituire i bloccaggi rapidi con antifurti, che si possono aprire e chiudere solamente con una chiave dotata di codice o con una chiave Allen.

FISSAGGIO DELLE RUOTE CON SISTEMI CON PERNI PASSANTI

Attualmente il mercato offre una gran varietà di sistemi con perni passanti. Alcuni sistemi vengono fissati con bloccaggi rapidi mentre montaggio e smontaggio di altri sistemi richiedono l'uso di strumenti speciali.

Controlli il fissaggio dopo una-due ore d'uso e quindi ogni 20 ore d'uso.

Apertura del bloccaggio rapido

Chiusura del bloccaggio rapido

Fissaggio con perni passanti

Al riguardo si attenga sempre alle avvertenze del produttore di forcelle nelle istruzioni allegate.

Non usi mai la bicicletta senza aver prima controllato il fissaggio della ruota! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

Per parcheggiare la bicicletta, leghi le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto stabile.

Anche le mountain bike Canyon sono dotate di sistemi con perni passanti. Al riguardo legga il capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"**.

COME RIPARARE UNA COPERTURA FORATA

La foratura di una copertura non risparmia nessun ciclista. La foratura della copertura non deve però significare la fine dell'uscita in bicicletta, sempre che si abbia con sé un kit di emergenza o gli strumenti necessari per sostituire copertura e camera d'aria. Per sostituire la camera d'aria di biciclette con bloccaggi rapidi servono semplicemente due leve di montaggio ed una pompa. Nel caso di ruote fissate con dadi o antifurto sarà inoltre necessaria la rispettiva chiave.

SMONTAGGIO DELLA RUOTA

- Nel caso di freni V-brake, prima di tutto è necessario sganciare il cavo sul braccio del freno. Con una mano afferri la ruota e prema i pattini o i bracci del freno gli uni verso gli altri. Questa posizione facilita lo sgancio del nipplo a forma di botte o del cavo esterno nel caso di freni V-brake.
- Nel caso di freni a disco idraulici non azioni mai la leva del freno una volta smontata la ruota. Nel rimontare la ruota si accerti che il disco del freno giri senza strisciare nella pinza del freno. Dopo aver frenato non tocchi mai direttamente i dischi del freno poiché questi si surriscaldano e possono causare ustioni.
- Nel caso di ruote posteriori con cambio a catena prima di smontare passi al pignone più piccolo. In questo modo il cambio posteriore si trova completamente all'esterno e non impedisce le operazioni di smontaggio.
- Apra il bloccaggio rapido come descritto nel capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"**. Se una volta allentato il bloccaggio non riuscisse ad estrarre la ruota, è possibile che la causa sia da imputarsi ad un meccanismo di ritenzione. Si tratta di collari di ritegno nel forcellino. In questi casi è necessario aprire di alcuni giri il dado di bloccaggio del bloccaggio rapido e quindi sfilare la ruota dai meccanismi.

Passare al pignone più piccolo prima di smontare la ruota posteriore

Meccanismo di ritenzione sulla forcella

Non tiri mai la leva del freno (a disco) una volta smontata la ruota e si assicuri di avere montato la staffa di sicurezza per il trasporto una volta smontata la ruota!

I dischi dei freni possono riscaldarsi. Li faccia raffreddare prima di smontare la ruota.

Si attenga alle istruzioni per l'uso dei produttori di freni e di cambi, allegate al BikeGuard.

- Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore sposti con la mano il cambio posteriore leggermente indietro.
- Sollevi di poco la Sua Canyon e dia un colpetto alla ruota per farla cadere.

SMONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

- Sviti la chiusura ed i dadi di fissaggio dalla valvola e sgonfi la copertura.
- Prema la copertura dal fianco del cerchio fino al centro dello stesso. Esegua tale operazione su tutta la circonferenza per facilitare così lo smontaggio.
- Appoggi la leva di montaggio a circa 5 cm a sinistra o a destra della valvola sul bordo inferiore della copertura, sollevi il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio. Tenga la leva in questa posizione.
- Posizioni ora la seconda leva a circa 10 centimetri dalla prima leva, tra cerchio e copertura e, anche in questo caso, sollevi nuovamente il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio.
- Una volta sollevata una parte del fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio, stacchi completamente il fianco della copertura spostando la leva di montaggio su tutta la circonferenza della copertura.
- Ora può estrarre la camera d'aria. Faccia in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e che la camera d'aria non subisca danni.

Per smontare la ruota posteriore sposti leggermente indietro il cambio posteriore

La copertura viene spinta verso il centro del cerchio

Collocazione della leva di montaggio e sollevamento del fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio

Estrarre la camera d'aria dalla copertura

- Ripari la camera d'aria in base alle istruzioni per l'uso del produttore di kit d'emergenza.
- Una volta smontata la copertura verifichi il rim-tape, la cui sede deve risultare omogenea, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nippli ed i fori dei raggi. Nel caso di cerchi con parete doppia il rim-tape deve coprire tutto il fondo del cerchio. Questo tipo di cerchi consente esclusivamente l'uso di rim-tape in tessuto o in materiale sintetico rigido. In caso di dubbi sul rim-tape non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
- Se necessario, stacchi dal cerchio anche il secondo fianco.

MONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

Si accerti che durante il montaggio della copertura non ci siano corpi estranei quali sporco o sabbia all'interno della stessa e che la camera d'aria non venga danneggiata.

- Inserisca il cerchio con un bordo nella copertura. Con il pollice faccia passare il fianco della copertura sul bordo del cerchio in tutta la sua circonferenza. Questa operazione non dovrebbe richiedere l'uso di strumenti. Infili la valvola della camera d'aria nel foro della valvola sul cerchio.
- Gonfi leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e la riponga completamente nella parte interna della copertura. Verifichi che non si formino delle pieghe.
- Inizi con il montaggio finale sul lato opposto alla valvola. Faccia passare la copertura sul fianco del cerchio facendo il più possibile pressione con il pollice.
- Presti attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra copertura e cerchio. A tal fine spinga costantemente la camera d'aria verso l'interno della copertura aiutandosi con l'indice della mano.

Rim-tape nel cerchio

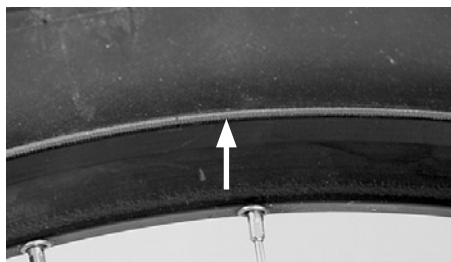
Inserire la valvola nel foro del cerchio

Premere con la mano la copertura nel cerchio

Per motivi di sicurezza consigliamo di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risultasse danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

- Proceda uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza della copertura. Verso la fine spinga la copertura con forza verso il basso, di modo che la parte già montata possa scivolare sul fondo del cerchio. Tale operazione facilita notevolmente il montaggio degli ultimi centimetri.
- Verifichi nuovamente la sede della camera d'aria e con il palmo della mano prema la copertura sul bordo del cerchio.
- Se non dovesse riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio. Si accerti che il lato smussato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.
- Prema la valvola verso la parte interna della copertura affinché la camera d'aria non rimanga incastrata sotto il tallone della copertura. La valvola è diritta? Se così non fosse smonti nuovamente un fianco della copertura e centri di nuovo la camera d'aria.
- Per essere certi che la camera d'aria non si schiacci sotto il fianco, prema la copertura gonfiata a metà su entrambi i lati trasversalmente alla direzione di corsa e su tutta la circonferenza della ruota. In questo modo è inoltre possibile controllare se si è spostato il rim-tape.
- Gonfi quindi la camera d'aria fino a raggiungere la pressione desiderata. La pressione massima è quasi sempre riportata sul fianco della copertura.
- Verifichi la sede della copertura con l'aiuto della linea di controllo al di sopra del fianco del cerchio. È importante che tale linea presenti su tutta la circonferenza della copertura una distanza uniforme rispetto al bordo del cerchio.

Prema la copertura su entrambi i lati per essere sicuro che la camera d'aria non rimanga incastrata

Linea di controllo sul fianco della copertura

Se la copertura dovesse forarsi durante un'uscita può provare a non smontare la ruota e a non estrarre completamente la camera d'aria. Lasci la valvola nel cerchio e cerchi, prima di tutto, il foro dal quale fuoriesce l'aria. A tal fine gonfi la camera d'aria e la avvicini all'orecchio prestando attenzione ad eventuali sibili. Una volta individuato il foro cerchi il rispettivo punto sulla copertura e lo sottoponga a verifica accurata. Spesso il corpo estraneo si trova ancora nella copertura. Se possibile lo rimuova.

SMONTAGGIO DI COPERTURE SENZA CAMERA D'ARIA (COPERTURE TUBELESS/UST)

Faccia uscire tutta la pressione dalla copertura. Con le mani prema i fianchi della copertura verso il centro del cerchio finché il tallone della copertura non sia allentato su entrambi i lati del cerchio. Cominciando dal lato opposto rispetto alla valvola sollevi con le dita un fianco della copertura dal fianco (bordo) del cerchio. Liberi l'intera parete laterale della copertura. Quindi proceda a staccare la seconda parete dal cerchio.

RIPARAZIONE DI COPERTURE SENZA CAMERA D'ARIA (COPERTURE TUBELESS/UST)

In caso di foratura della copertura è possibile usare le coperture tubeless anche con una camera d'aria. Rimuova prima l'oggetto penetrato nella copertura. Smonti anche la valvola del cerchio. Introduca nella copertura una camera d'aria per mountain bike leggermente gonfiata. Monti la copertura come descritto sopra e presti attenzione alla pressione di gonfiaggio corretta ed alla sede stabile nel cerchio. Coperture senza camera d'aria possono essere riparate all'interno con delle toppe comunemente in commercio. Si attenga alle istruzioni dei produttori di kit d'emergenza.

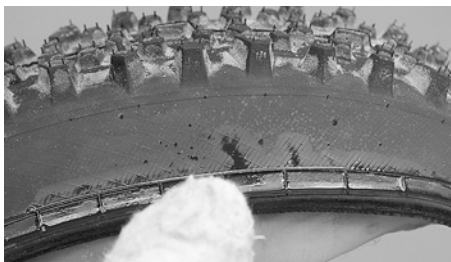
La copertura senza camera d'aria viene spinta verso il centro del cerchio

Un montaggio non corretto può causare il funzionamento non corretto o addirittura la rottura del freno. Si attenga pertanto assolutamente alle avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

MONTAGGIO DI COPERTURE SENZA CAMERA D'ARIA (COPERTURE TUBELESS/UST)

Prima del montaggio verifichi che la parte interna della copertura e la zona intorno al tallone della stessa siano prive di sporco e lubrificante. Prima di montare la copertura, bagni entrambe le parti del tallone con acqua saponata o con pasta di montaggio per coperture. Non usi leve di montaggio!

Usi esclusivamente le mani per premere la copertura sul cerchio, evitando quindi danni al tallone della copertura. Prema prima un tallone della copertura per l'intera circonferenza su un bordo del cerchio. Prema quindi l'altro tallone della copertura sul bordo del cerchio. Centri la copertura sul cerchio. Si accerti che la copertura si trovi sul fondo del cerchio e che la valvola sia centrata tra i fianchi della copertura. Gonfi la copertura fino a raggiungere la pressione massima di gonfiaggio. La pressione è di norma riportata sul fianco della copertura.

Durante questa operazione la copertura entra nella sede del cerchio. Verifichi la sede stabile aiutandosi con la linea sottile di controllo in cima al punto di collegamento copertura-cerchio. Tale linea deve scorrere sull'intera circonferenza della copertura con una distanza omogenea rispetto al cerchio. Partendo dal valore massimo adegui quindi con la valvola la pressione di gonfiaggio, senza trascurare l'intervallo consigliato.

Prima di montare la copertura, bagni il tallone con acqua saponata

Indicazione della pressione di gonfiaggio sul fianco della copertura

Linea di controllo per la sede della copertura

⚠ Le coperture tubeless possono essere usate solamente con cerchi e ruote UST (Mavic ed altri produttori).

MONTAGGIO DI RUOTE

Il montaggio delle ruote avviene in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Si accerti che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra gli steli della forcella o tra i foderi del carro posteriore. Verifichi la sede corretta del bloccaggio rapido (vedi capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"**) e, se necessario, riagganci subito il freno!

⚠ Verifichi prima di proseguire se i freni a disco funzionano senza strisciare. Verifichi la sede stabile della ruota. Verifichi che i dischi dei freni, dopo il montaggio, siano privi di grasso o altri lubrificanti. Esegua in ogni caso delle frenate di prova!

Forcellino

Verifichi la sede corretta del bloccaggio rapido

⚠ Un montaggio errato può causare il funzionamento non corretto o addirittura la rottura del freno. Si attenga pertanto assolutamente alle avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

⚠ Per motivi di sicurezza consigliamo tuttavia di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risultasse danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

LA SERIE STERZO

La forcella, l'attacco manubrio, il manubrio e la ruota anteriore sono alloggiati in maniera girevole nel telaio mediante la serie sterzo. Affinché la Sua Canyon possa stabilizzarsi ed andare diritta, è necessario che tale zona dello sterzo si giri con facilità. Le sollecitazioni d'urto di fondi stradali irregolari sollecitano fortemente la serie sterzo, provocandone, in alcuni casi, un allentamento o spostamento.

VERIFICA E REGOLAZIONE

- Verifichi il gioco appoggiando le dita sulla calotta superiore della serie sterzo.
- Si appoggi sulla sella con il busto, tiri con l'altra mano il freno della ruota anteriore e spinga fortemente la Sua Canyon avanti ed indietro.
- Se lo sterzo presenta del gioco, con un colpo leggero la calotta superiore si sposta rispetto a quella inferiore.
- Un'ulteriore possibilità per verificare la presenza di gioco consiste nel sollevare leggermente la ruota anteriore da terra e di farla cadere. Nel caso di gioco dovrebbe sentire dei rumori in questa zona.
- Per verificare la scorrevolezza dello sterzo, sollevi con una mano il telaio in modo che la ruota anteriore non sia più in contatto con il pavimento. Sposti il manubrio da sinistra a destra. La ruota anteriore deve oscillare facilmente da un estremo all'altro in maniera scorrevole e senza bloccarsi. Toccando leggermente il manubrio la ruota deve muoversi automaticamente dalla posizione centrale.

Guidando con una serie sterzo allentata, le sollecitazioni di forcella e sterzo aumentano notevolmente. Pericolo di danni dello sterzo o di rottura della forcella con conseguenze gravi!

Verifichi il gioco della serie sterzo appoggiando un dito sulla calotta dello sterzo e spostando avanti ed indietro la Canyon con freno azionato

Per verificare la scorrevolezza dello sterzo sollevi la ruota anteriore e si accerti che oscilli con molta facilità

La regolazione della serie sterzo richiede una certa esperienza, pertanto chieda ad uno specialista di eseguire tale operazione. Se volesse provare ad effettuare la regolazione, consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore di sterzi!

Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell'attacco manubrio prendendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio rispetto alla ruota anteriore. Un attacco manubrio allentato può altrimenti essere causa di una caduta.

SERIE STERZO AHEADSET®

Con questo sistema di sterzo l'attacco manubrio non viene infilato nel tubo della forcella bensì fissato all'esterno su un tubo non filettato. L'attacco manubrio è un elemento importante della testa della serie sterzo. La regolazione dello sterzo è determinata dal fissaggio dell'attacco manubrio.

- Apra le viti di bloccaggio che si trovano sui lati o dietro all'attacco manubrio.
- Con tatto usi una chiave Allen per serrare di poco la vite di registrazione incassata in alto.
- Regoli l'attacco manubrio in modo tale che guidando su un rettilineo il manubrio non risulti storto.
- Serri nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica. Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo "**Coppie di bloccaggio consigliate**", sui componenti stessi e nelle istruzioni dei produttori di componenti.
- Esegua la verifica del gioco descritta qui di lato. Anche in questo caso lo sterzo non deve essere serrato troppo stresso.

Per eseguire la verifica si ponga davanti alla Sua Canyon e blocchi la ruota anteriore tra le ginocchia. Impugni il manubrio e provi a spostarlo rispetto alla ruota anteriore. Serri leggermente la vite (le viti) di bloccaggio dell'attacco manubrio nel caso dovesse riuscire a girare il manubrio.

Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell' attacco manubrio! Un attacco manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!

Dopo aver allentato le viti di bloccaggio laterali regoli il gioco dello sterzo con la vite di registrazione incassata in alto

Serri nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica

Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore

Non serri questa vite bensì la usi per regolare il gioco!

Non avviti le viti troppo strette poiché l'attacco manubrio potrebbe schiacciare il tubo della forcella.

SOSPENSIONE

GLOSSARIO - SOSPENSIONE

Costante o rigidità della molla:
forza necessaria per comprimere la molla di una determinata corsa. Una costante superiore richiede più forza per percorso. Nel caso di elementi pneumatici corrisponderà ad una maggiore pressione.

Precarico della molla:
molle in acciaio ed elastomeri possono essere precaricati nell'ambito di un campo definito. In questo modo la sospensione risponde solamente ad un carico elevato. Tuttavia la costante della molla non cambia. Aumentando il precarico gli utilizzatori pesanti non riescono quindi a bilanciare una rigidità della molla ridotta.

Smorzamento in ritorno (rebound damping):
ritarda o rallenta l'estensione.

Smorzamento in compressione (compression damping):
Ritarda o rallenta la compressione.

Corsa negativa (sag):
corsa data dall'affondamento del carro posteriore o della forcella quando l'utilizzatore monta in sella da fermo.

Lockout:
dispositivo di blocco della forcella o dell'ammortizzatore da usare su asfalto o percorsi lisci affinché la bicicletta non oscilli. Non deve essere usato fuori strada o in discesa.

Ammortizzazione con piattaforma stabile:
aumenta lo smorzamento di compressione ed elimina le oscillazioni. Diversamente dal lockout con questo sistema la forcella non viene bloccata completamente.

La forcella ammortizzata

Il carro posteriore ammortizzato

Lockout

LA FORCELLA AMMORTIZZATA

Nel settore della costruzione di biciclette è evidente la tendenza ad un maggior comfort di guida e ad un uso sicuro. Per questo motivo le mountain bike Canyon sono dotate di forcelle ammortizzate, che consentono un maggior controllo della Sua Canyon su corse fuori strada o su fondi stradali in cattivo stato; diminuiscono le sollecitazioni sulla bicicletta e sull'utilizzatore derivanti da colpi. Nonostante sul mercato siano presenti diversi modelli, la maggior parte delle forcelle ammortizzate rientrano nel gruppo delle cosiddette forcelle telescopiche, la cui modalità di funzionamento assomiglia molto a quella degli elementi della forcella spesso usati su motociclette.

Le forcelle ammortizzate variano in base ai modelli degli elementi della sospensione ed al tipo di ammortizzatore. Gli elementi della sospensione possono essere molle in acciaio, gomme speciali, denominate elastomeri, aria in una camera chiusa o combinazioni di questi elementi. L'ammortizzazione avviene per mezzo di olio o dell'ammortizzazione degli elastomeri stessi.

FUNZIONAMENTO

Se la ruota anteriore subisce un urto, la parte inferiore della forcella, data dai cosiddetti foderi, viene spinta verso l'alto. Tali foderi scorrono sui tubi portanti, che sono avvitati saldamente, incassati o incollati alla corona della forcella. La forcella e la molla all'interno della stessa si comprimono. La molla fa in modo che, in seguito all'urto, la forcella si estenda e torni nella sua posizione iniziale. La molla ideale dovrebbe estendersi immediatamente. La forcella è dotata di un ammortizzatore di oscillazioni, affinché l'espansione avvenga in maniera controllata limitando l'oscillazione della forcella. Le forcelle telescopiche si diversificano in base ai modelli degli elementi della sospensione ed al tipo di ammortizzatore. Come elementi della sospensione vengono impiegate molle in acciaio o in titanio, gomme speciali, denominate elastomeri, aria in una camera chiusa o combinazioni di questi elementi.

La forcella ammortizzata

Lockout

Legga il glossario sulla sospensione all'inizio del capitolo.

Tutte le nostre mountain bike Canyon sono progettate per essere usate con la forcella ammortizzata montata di serie o con una forcella simile. Non è consentito l'uso di forcelle a doppia piastra o forcelle con lunghezze di montaggio differenti. L'uso di tali forcelle comporta la perdita del diritto di garanzia nonché gravi danni o la rottura della Sua Canyon. **Pericolo d'incidente!**

L'ammortizzazione avviene per mezzo di olio, che si trova in speciali camere. In alcuni casi vengono impiegati ammortizzatori a frizione o ad aria.

Consigliamo di bloccare l'ammortizzazione (lockout) nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e che richiedono un elevato dispendio d'energia. In discesa su fondi in cattivo stato è consigliabile aprire notevolmente l'ammortizzazione.

IMPOSTAZIONE E MANUTENZIONE

Per un funzionamento ottimale della forcella è necessario che questa venga adattata al peso dell'utilizzatore ed al tipo d'uso, anche nel caso in cui la Sua Canyon Le sia stata consegnata con le molle adatte al Suo peso. Senza grandi sforzi e con un po' di astuzia è possibile effettuare una regolazione iniziale della forcella alle proprie esigenze.

- Apporti una fascetta sul tubo portante e la stringa fino a poterla ancora spostare con facilità.
- In linea di principio, montando in sella la forcella dovrebbe affondare, producendo una corsa negativa. Nel caso di biciclette da cross country e maratona consigliamo un SAG pari a circa 10-25% della corsa massima, nel caso di biciclette da enduro e freeride un SAG pari al 20-40% della corsa massima. Se così non fosse è necessario modificare il precarico della molla.
- Nel caso di forcelle con molle in acciaio o elastomeri è possibile eseguire una regolazione del precarico della molla, seppur limitata, tramite una vite di regolazione situata in cima alla forcella, nel punto di collegamento dei tubi portanti.
- Sulle forcelle ad olio/pneumatiche la regolazione della costante della molla avviene per mezzo della pressione dell'aria nella forcella. La pressione deve essere controllata regolarmente con una pompa speciale, in genere fornita dal produttore di forcelle. Si attenga assolutamente ai valori consigliati dal produttore.
- Vada con la Sua Canyon su terreno misto e verifichi successivamente la corsa della molla. Se la fascetta si è spostata solamente di alcuni millimetri, la regolazione della forcella è troppo dura: riduca il precarico della molla. Se non dovesse notare dei miglioramenti, faccia sostituire le molle.

Apporti una fascetta sul tubo portante

In base allo spostamento della fascetta potrà stabilire la corsa impiegata

Impostazione della costante della molla con una pompa per ammortizzatori

Quasi tutti i produttori di forcelle forniscono insieme alle forcelle delle istruzioni esaustive. Le legga con attenzione prima di modificare la regolazione della forcella o di eseguire operazioni di manutenzione.

- Se la fascetta si è spostata sull'intera lunghezza della corsa o se la forcella raggiunge il fine corsa con un rumore percettibile, allora la molla è troppo morbida e sarà necessario aumentare il precarico. Se non dovesse bastare il campo di regolazione chieda ad uno specialista di sostituire la molla.
- Il dispositivo di regolazione dell'ammortizzatore si trova spesso sul lato inferiore o superiore del tubo portante, vicino al forcellino o sull'altro stelo della forcella. Inizi la regolazione partendo da un ammortizzatore aperto al massimo e si avvicini lentamente, con quarti di giro o mezzi giri all'ammortizzazione desiderata.
- Se il campo di regolazione non dovesse bastare, sarà necessario cambiare le molle o l'ammortizzatore. Molti produttori forniscono kit per tuning e postmontaggio. Usi esclusivamente componenti approvati dal produttore di forcelle.

Le forcelle ammortizzate sono componenti di costruzione relativamente complicata, che richiedono manutenzione e cura. Quasi tutti i produttori di forcelle ammortizzate mettono pertanto a disposizione dei centri assistenza, dove le forcelle vengono sottoposte ad un check-up completo ed alle regolari revisioni generali.

La forcella ammortizzata deve essere costruita e regolata in modo tale da non raggiungere il fine corsa. Una molla troppo morbida (pressione d'aria insufficiente) produce colpi e rumori forti, provocati dalla compressione improvvisa e totale della forcella. Se la forcella ammortizzata raggiunge spesso il fine corsa, a lungo andare ne subiranno danni sia il telaio che la forcella stessa.

Campo di regolazione dell'ammortizzatore

Attivazione del lockout

Usi il sistema lockout solamente su strade o terreni lisci.

Nel caso di una successione rapida di colpi la forcella, se troppo ammortizzata, può non estendersi più. **Pericolo di caduta!**

Ulteriori consigli su regolazione e manutenzione li può trovare sui seguenti siti internet:
www.centurion.de
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

In ogni caso consigliamo di prendere a cuore alcuni consigli sulla manutenzione:

- indipendentemente dal tipo di forcella, si assicuri che le superfici di scorrimento dei tubi portanti siano sempre pulite. Dopo ogni uscita pulisca la forcella con acqua ed una spugna morbida. Dopo aver lavato la bicicletta spruzzi dello spray lubrificante o applichi un leggero strato di olio idraulico sui tubi portanti della forcella ammortizzata. Non usi idropulitrici o detergenti potenti!
- Faccia verificare regolarmente con una chiave dinamometrica tutte le viti della forcella.

Le forcelle ammortizzate sono costruite in maniera tale da compensare i colpi. Se la forcella è rigida e bloccata, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Per questo motivo nel caso di forcelle dotate di lockout (meccanismo di blocco della forcella ammortizzata) tale funzione deve essere attivata in generale solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate) e non su fondo irregolare.

Mantenga sempre puliti i tubi portanti della forcella

Le forcelle ammortizzate entrano costantemente in contatto con acqua e sporco sollevati dalla ruota anteriore. Provveda a pulirli dopo ogni uscita con acqua abbondante.

Prenda nota delle istruzioni per l'uso allegate del produttore di forcelle o vada sul relativo sito internet.

Le forcelle ammortizzate sono componenti di costruzione sofisticata. Faccia eseguire le operazioni di manutenzione e riparazione presso un centro di assistenza autorizzato dal produttore di forcelle. Per la verifica delle viti della forcella ammortizzata usi una chiave dinamometrica e si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate dai produttori di forcelle.

All'acquisto di una nuova copertura della ruota anteriore si assicuri che non sia troppo alta. In caso di compressione completa della forcella la copertura potrebbe andare a toccare la testa della forcella. La ruota anteriore può altrimenti bloccarsi. **Pericolo di caduta!**

FULL SUSPENSION

Le biciclette full suspension sono dotate di una forcella ammortizzata e di un carro posteriore mobile, molleggiato ed ammortizzato da un ammortizzatore. A seconda del sistema sono previsti uno o più assi dotati rispettivamente di almeno due cuscinetti. L'ammortizzatore funziona con una molla pneumatica o d'acciaio. Per ammortizzare viene impiegato dell'olio.

PARTICOLARITÀ DELLA POSIZIONE DI SEDUTA

Le biciclette full suspension affondano leggermente quando l'utilizzatore monta in sella. Così facendo la sella si inclina leggermente verso l'indietro: ne tenga conto durante la regolazione dell'inclinazione. Nel caso di problemi di seduta provi ad abbassare di poco il naso della sella rispetto all'impostazione standard.

IMPOSTAZIONE E MANUTENZIONE

L'ammortizzatore viene impostato in base al peso dell'utilizzatore e della posizione di seduta. Già salendo in sella l'ammortizzatore posteriore del carro posteriore deve affondare leggermente, in modo che si crei della corsa negativa, anche detta "sag". Nel caso di biciclette da cross country e maratona consigliamo un SAG pari a circa 10-25% della corsa massima, nel caso di biciclette da enduro e freeride un SAG pari al 20-40% della corsa massima.

Passando su un avvallamento la molla si estende, il carro posteriore ammortizzato compensa le irregolarità del fondo. Tale effetto si riduce se la tensione della molla è troppo elevata poiché la ruota è già completamente estesa. In questo modo si rinuncia ad un aspetto di sicurezza e comfort di fondamentale importanza.

Legga il glossario sulla sospensione all'inizio del capitolo.

Il carro posteriore ammortizzato

L'anello ad O situato in cima all'ammortizzatore

Lo spostamento dell'anello ad O sull'ammortizzatore indica la corsa impiegata

Le biciclette con full suspension presentano una maggiore distanza dal suolo rispetto alle biciclette senza sospensione. Una impostazione corretta dell'altezza della sella non consente all'utilizzatore di toccare il suolo con i piedi. Inizialmente consigliamo di impostare la sella più in basso per esercitarsi a salire e scendere.

D'altra parte la molla deve essere regolata in modo tale che l'ammortizzatore posteriore non raggiunga il fine corsa. Una molla troppo morbida produce colpi e rumori forti, provocati dalla compressione improvvisa e totale dell'ammortizzatore. Se l'ammortizzatore posteriore raggiunge spesso il fine corsa, a lungo andare ne subiranno danni sia il telaio che l'ammortizzatore stesso.

Regoli il precarico della molla in modo che salendo in sella alla Sua Canyon da cross country o maratona la forcella si comprima di circa 10-25% e nel caso di Canyon da enduro e freeride di circa 20-40% dell'intera corsa.

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Tali valvole consentono di regolare il flusso dell'olio e quindi la velocità di estensione e compressione dell'ammortizzatore posteriore, ottimizzando così la reazione agli ostacoli. Inoltre è possibile limitare le oscillazioni del carro posteriore che si generano pedalando. Consigliamo di bloccare l'ammortizzatore nel caso di lunghe pedalate seduti, in salita e che richiedono un elevato dispendio d'energia.

In discesa su fondi in cattivo stato è consigliabile aprire notevolmente l'ammortizzazione.

Cerchi di raggiungere lentamente la regolazione ottimale con max. quarti di giro o mezzi giri.

L'ammortizzazione viene regolata con un volantino di regolazione

⚠ Non usi la bicicletta nel caso in cui l'ammortizzatore raggiunga il fine corsa.

ℹ Quasi tutti i produttori forniscono insieme agli ammortizzatori delle istruzioni esaustive. Le legga con attenzione prima di modificare la regolazione o di eseguire operazioni di manutenzione.

ℹ Consigli su come regolare l'ammortizzatore posteriore li troverà sui siti internet dei produttori:
www.rockshox.de
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.centurion.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

- Per aumentare il precarico della molla nel caso di molle in acciaio giri in senso orario l'anello di registrazione zigrinato sulla molla (vista dall'anello di regolazione verso la molla). Prenda in mano la molla se non riuscisse a girare l'anello da solo. Con l'ausilio delle dita provi a girare l'anello di regolazione zigrinato.
- Nel caso di elementi pneumatici sarà necessario regolare la pressione. Utilizzi esclusivamente la pompa consigliata dal produttore di ammortizzatori e si attenga alla pressione di gonfiaggio indicata.
- Nella maggior parte dei casi l'ammortizzazione viene regolata esternamente con un volantino. Durante tale operazione vengono modificate le sezioni di passaggio della valvola all'interno del bagno d'olio e quindi la portata dei liquidi. Giri il volantino di regolazione a piccoli passi e presti attenzione a come cambia il comportamento dell'ammortizzatore.
- Per alcuni modelli è possibile variare sia la compressione che il ritorno. L'esperienza raccomanda di iniziare con una compressione completamente aperta e di modificare prima il ritorno. In generale l'ammortizzazione è da considerarsi corretta se scendendo da un marciapiede alto il carro posteriore oscilla una volta.
- Successivamente regoli la compressione. Le modifiche sono percettibili dalla velocità di affondamento.

Faccia un giro di prova su terreno misto. Se il carro posteriore raggiunge più volte il fine corsa sarà necessario modificare la costante della molla.

- Sono disponibili molle in acciaio con rigidità differenti. La sostituzione deve essere eseguita da uno specialista.
- Nel caso di ammortizzatori pneumatici sarà necessario aumentare la pressione. Si attenga assolutamente alle indicazioni del produttore.

Nel caso di molle in acciaio giri l'anello di regolazione zigrinato per modificare la tensione della molla

Nel caso di ammortizzatori pneumatici sarà necessario regolare la pressione dell'aria

ℹ Legga le istruzioni allegate del produttore di ammortizzatori nel caso dovesse girare di tre-quattro giri la molla di acciaio per regolare il precarico. Probabilmente sarà necessario sostituire la molla con un altro modello.

Usi il sistema lockout solamente su strade o terreni lisci.

ℹ Gli ammortizzatori entrano costantemente in contatto con acqua e sporco sollevati dalla ruota posteriore. Provveda a pulirli dopo ogni uscita con acqua abbondante.

TRASPORTARE LA BICICLETTA CANYON

TRASPORTO IN MACCHINA

Esistono diverse possibilità per trasportare in macchina la Sua Canyon. Canyon consiglia esclusivamente il trasporto nel bagagliaio.

Pur occupando molto spazio, nel bagagliaio le biciclette sono meglio protette da sporco, furto e danni.

- Si assicuri tuttavia che i cavi, l'impianto d'illuminazione ed i relativi cavi ed, in particolare, il cambio posteriore non subiscano danni. Protegga la Sua Canyon con coperte o simili. Se molto sporca, consigliamo di appoggiarla su una coperta o simili per non sporcare i sedili della macchina.
- Fissi la bicicletta in modo che non si muova.

Nel caso smontasse una ruota con freni a disco, si ricordi di non azionare più la leva del freno. Altrimenti le pastiglie potrebbero slittare rendendo difficoltoso il montaggio successivo. Apporti le staffe di sicurezza per il trasporto sulle pinze del freno. Azioni quindi le leve del freno e le blocchi con un elastico o con una cinghia.

Nel caso non fosse possibile trasportare la bicicletta nel bagagliaio, quasi tutti i rivenditori di accessori auto e le marche automobilistiche dispongono di portabiciclette che non richiedono lo smontaggio della bicicletta. Normalmente le biciclette vengono posizionate su una guida montata sul tetto e quindi fissate con una fascetta sul tubo obliquo.

Non trasporti a testa in giù le biciclette con freni a disco, in quanto potrebbe filtrare dell'aria nel sistema frenante provocando un'avaria dei freni. **Pericolo d'incidente!**

Trasporto in macchina

Fissi la Sua Canyon nell'abitacolo. Parti sciolte potrebbero mettere ulteriormente in pericolo gli occupanti della macchina in caso d'incidente. In caso di trasporto della bicicletta all'interno della macchina è spesso necessario smontare la ruota anteriore o addirittura entrambe le ruote. Per smontare le ruote legga in ogni caso il capitolo **"Le ruote"**, paragrafo **"Come riparare una copertura forata"**!

Non usi portabiciclette con i quali la Sua Canyon viene fissata al contrario, ossia con il manubrio e la sella rivolti verso il basso. Con questo tipo di fissaggio il manubrio, l'attacco manubrio, la sella ed il reggisella vengono fortemente sollecitati durante il trasporto. **Pericolo di rottura!** Non usi portabiciclette con i quali la Sua Canyon viene fissata sulla forcella senza ruota anteriore. Alcune forcelle ammortizzate sono particolarmente soggette a rottura se fissate in questo modo.

Non è consentito il trasporto di mountain bike Canyon su portabiciclette convenzionali con bloccaggi. Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile questi vengano schiacciati dai bloccaggi del portabiciclette! Soprattutto i telai in carbonio potrebbero subire dei danni irreparabili. Tali danni possono non essere riconoscibili a vista d'occhio ma provocare comunque incidenti gravi.

Diversamente dai portabiciclette da tetto, con i portabiciclette posteriori, sempre più di moda, non è necessario trasportare la bicicletta ad un'altezza elevata. Si accerti che forcella e telaio non subiscano danni con il tipo di fissaggio usato. **Pericolo di rottura!**

Durante l'acquisto si assicuri che il portabiciclette sia conforme alle norme di sicurezza valide nel proprio paese (marchio GS o simile).

TRASPORTO IN AEREO

In caso di viaggio in aereo riponga la Sua Canyon nell'apposito BikeGuard o nel BikeShuttle.

Metta le ruote in borse apposite, affinché siano protette a sufficienza nella valigia o nella scatola di cartone. Non dimentichi di portare con se gli strumenti necessari, una chiave dinamometrica, i bit e le presenti istruzioni per montare la bicicletta correttamente una volta giunto a destinazione.

L'imballaggio non corretto della Sua Canyon secondo le istruzioni d'imballaggio allegate non Le da alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH di eventuali danni insorti durante il trasporto.

Verifichi che i dispositivi d'illuminazione e la targa dell'auto siano ben visibili. In alcuni casi è d'obbligo il montaggio di un secondo specchietto retrovisore esterno.

Il BikeGuard Canyon

Il BikeShuttle Canyon

Legga con attenzione le istruzioni per l'uso del portabiciclette, si attenga al carico utile consentito ed alla velocità massima consigliata o prescritta.

Si accerti che la bicicletta sia sempre fissata sia prima di partire che ad intervalli regolari durante il trasporto. Sganciandosi dal tetto la bicicletta può mettere in pericolo gli altri utenti del traffico.

Non dimentichi la maggiore altezza della macchina. Misuri l'altezza totale della macchina e l'annoti su un foglio che riporrà ben visibile sul cruscotto o sul volante.

AVVERTENZE GENERALI SU CURA ED ISPEZIONI

La Sua Canyon è un prodotto di qualità. Tuttavia, come nel caso di altri veicoli, è necessario curare costantemente la bicicletta e far eseguire ad uno specialista le operazioni di manutenzione ad intervalli regolari.

Inoltre, nel caso di biciclette leggere è necessario eseguire la sostituzione regolare di alcuni componenti di fondamentale importanza (vedi capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**). In questo modo viene garantito un funzionamento duraturo e sicuro di tutte le parti, senza dover rinunciare al piacere ed alla sicurezza di guida.

PULIZIA E CURA DELLA BICICLETTA CANYON

Sudore, sporco, sale dell'inverno o salsedine marina danneggiano la Sua Canyon. Pertanto è necessario pulire regolarmente e proteggere da corrosione tutti i componenti della bicicletta.

Non pulisca la Sua Canyon con un'idropulitrice. Questo tipo di pulizia rapida presenta notevoli svantaggi: il forte getto d'acqua generato da una pressione elevata può sforare le guarnizioni e penetrare all'interno dei cuscinetti; con conseguente diluizione dei lubrificanti, aumento dell'attrito e corrosione. Col tempo si rovina la superficie di scorrimento dei cuscinetti e la flessibilità di funzionamento ne risulta compromessa. Molto spesso con l'uso di idropulitrici si staccano anche gli adesivi.

Pulizia della bicicletta Canyon con panno ed acqua

Verifichi tutti i componenti leggeri

Non esegua operazione alcuna se non dispone delle conoscenze particolari necessarie o degli strumenti adeguati.

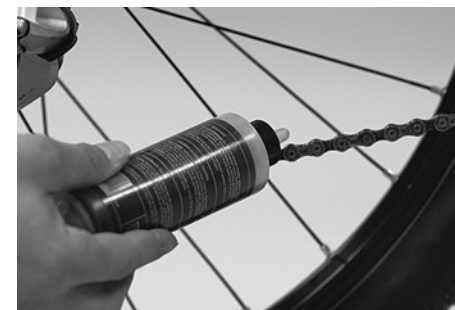
Non pulisca la Sua Canyon a distanza ravvicinata con un forte getto d'acqua o con un'idropulitrice.

Protegga con una pellicola o simile il lato superiore del fodero posteriore orizzontale e tutte le zone in cui i cavi potrebbero sfregare. In questo modo eviterà spiacevoli graffi ed abrasione del colore.

Decisamente più delicata è la pulizia della bicicletta con un leggero getto d'acqua e/o con un secchio d'acqua e l'ausilio di una spugna o di un pennello. La pulizia a mano ha un ulteriore effetto positivo secondario: così facendo può individuare in tempo avarie, zone con vernice danneggiata o parti usurate.

Una volta asciutta, consigliamo di apportare della cera dura sulla verniciatura e sulle superfici metalliche della Sua Canyon (eccezione: dischi dei freni). Apporti uno strato di cera anche su raggi, mozzi, viti, dadi, etc. Sulle parti con superficie ridotta è possibile applicare la cera con un nebulizzatore. Lucidi le superfici incerate con un panno morbido fino a farle brillare e a renderle così impermeabili all'acqua.

Una volta terminati i lavori di pulizia controlli la catena ed eventualmente la ingrassi (vedi capitolo **"Il cambio"**, paragrafo **"Cura della catena"**).

Conservare con cera dura la vernice e le superfici metalliche

Lubrificare la catena dopo averla pulita

Durante la pulizia faccia attenzione ad eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni del materiale. In caso di dubbi si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88. Faccia sostituire immediatamente i componenti danneggiati e ripari le zone con vernice danneggiata.

Prima di apportare della cera dura sul telaio della Sua Canyon, faccia una prova su una zona poco in vista.

Non apporti prodotti di pulizia e cura o olio della catena sulle pastiglie e sui dischi dei freni! Il freno potrebbe rompersi (vedi capitolo **"Il Sistema frenante"**)! Non apporti olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio, quali manubrio, attacco manubrio, reggisella e tubo verticale.

Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti dalle superfici verniciate ed in carbonio usi un detergente a base di petrolio. Non usi sgrassanti che contengono acetone, monoclorometano, etc. o solventi, detergenti non neutri o detergenti chimici, poiché potrebbero intaccare la superficie!

CUSTODIA DELLA BICICLETTA CANYON

Se durante la stagione d'uso la Sua bicicletta viene sottoposta a cura regolare, in caso di un momentaneo periodo di fermo non sarà necessario prendere provvedimenti particolari, eccetto un dispositivo antifurto. Si raccomanda di riporre la bicicletta in un luogo asciutto e ben arieggiato.

Se l'inverno è alle porte, legga i seguenti punti:

- durante il lungo periodo di fermo le camere d'aria perdono gradualmente aria. Se la bicicletta rimane a lungo sulle ruote sgonfie, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio.
- Pulisca la Sua Canyon e la protegga dalla corrosione come descritto sopra.
- Smonti il reggisella e faccia asciugare le eventuali parti umide. Spruzzi dell'olio nebulizzato finemente nel tubo verticale. (Eccezione: telai in carbonio).
- Custodisca la Sua Canyon in un locale asciutto.
- Ingrani davanti la corona più piccola e dietro il pignone più piccolo, in modo che i cavi e le molle siano il più possibile allentati.

Appenda la Sua Canyon in caso di un lungo periodo di fermo

Impostare la ruota con la catena sul pignone più piccolo e corona piccola

Verifichi regolarmente la pressione di gonfiaggio delle coperture

Non appenda per i cerchi le biciclette dotate di cerchi in carbonio! **Pericolo di rottura!**

ISPEZIONE E MANUTENZIONE

La prima ispezione:
i nostri tecnici esperti hanno approntato uno speciale piano di manutenzione. Durante i primi chilometri, per esempio, è possibile che le ruote si assestino o che i cavi del cambio e del freno si allunghino, causando un funzionamento non perfetto del cambio. Inoltre, a seconda delle prestazioni a cui viene sottoposta, sarà eventualmente necessario eseguire le prime sostituzioni. In questo caso uno dei nostri collaboratori del reparto assistenza provvederà a contattarLa.

Manutenzione regolare annuale:
Dopo una lunga stagione impegnativa consigliamo di sottoporre la Sua bicicletta ad ispezione completa. Chi meglio è in grado di fare tale ispezione se non coloro che hanno costruito la Sua bicicletta?

L'ispezione annuale viene eseguita dal nostro personale specializzato sulla base di un piano di manutenzione creato appositamente per il tipo di bicicletta da Lei acquistato.

Check di sicurezza Canyon:
Le operazioni ed i costi di manutenzione si riducono se i chilometri percorsi con la bicicletta in un anno sono decisamente inferiori a 1000 km. In questo caso il check di sicurezza Canyon è il programma più adatto. I nostri specialisti hanno approntato un piano di manutenzione adatto alle esigenze, che risulta quindi meno dettagliato rispetto ad una ispezione annuale ma che tuttavia copre tutti i punti rilevanti in merito a sicurezza. Raccomandiamo di eseguire questo check all'inizio di una nuova stagione ciclistica o prima di una vacanza in bicicletta, per montare in bicicletta senza pensieri.

Per ridurre i tempi di attesa consigliamo di prendere appuntamento.

Nel caso dovesse imballare la Sua Canyon per inviarla alla nostra officina specializzata, si assicuri d'imballarla come descritto nelle istruzioni d'imballaggio **"Come imballare la mountain bike"** allegate al BikeGuard.

Componenti particolarmente leggeri possono avere un ciclo vitale ridotto. Per la propria sicurezza faccia verificare ed eventualmente sostituire regolarmente i componenti elencati nel capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**.

Per un divertimento duraturo consigliamo di sottoporre la Sua Canyon a manutenzione regolare. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella del capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"** sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai 750 ai 1.500 km all'anno. Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato o fuori strada. Lo stesso vale anche per uscite frequenti sotto la pioggia o in generale in condizioni climatiche d'umidità.

In caso di sostituzione usi fondamentalmente solo parti di ricambio originali.

Sul nostro sito internet www.canyon.com troverà numerosi consigli che potranno esserLe di aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione. Non pretenda troppo da se stesso nell'eseguire tali operazioni! In caso di dubbi o domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

INTERVALLI D'ISPEZIONE E MANUTENZIONE

Dopo il periodo di rodaggio si rechi da uno specialista per sottoporre a manutenzione la bicicletta ad intervalli regolari. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella seguente sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai 750 ai 1.500 km all'anno (circa 50-100 ore d'uso). Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato.

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Varie intervalli
Illuminazione	controllare	•			
Coperture	controllare la pressione di gonfiaggio	•			
Coperture	controllare l'altezza del profilo e fianchi		•		
Freni (a disco)	misurare lo spessore delle pastiglie		•		
Cavi dei freni/tubi	controllo visivo		x		
Ammortizzatore	ispezione			x	
Forcella ammortizzata	controllare le viti		x		
Forcella ammortizzata	cambiare l'olio, ispezione			x	
Forcella (alluminio e carbonio)	verificare sostituire				x almeno ogni 2 anni x dopo una caduta o ogni 3 anni
Movimento centrale	controllare il gioco dei cuscinetti		x		
Movimento centrale	ingrassare nuovamente			x	
Catena	controllare e, se necessario, lubrificare	•			
Catena	controllare e, se necessario, sostituire				x dopo 750 km
Pedivella	controllare e serrare			x	

Se dispone di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (p. es. chiave dinamometrica), potrà eseguire personalmente i controlli contrassegnati con "•". Prenda subito provvedimenti se durante i controlli dovesse rilevare dei problemi. In caso di domande o di dubbi si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
Consigliamo di far eseguire le operazioni contrassegnate con una "x" da uno specialista esperto in tecnica moderna di biciclette (p. es. in un'officina specializzata). Non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Varie intervalli
Vernice	curare				• almeno ogni sei mesi
Ruote/raggi	controllare la centratura e la tensione		•		
Ruote/raggi	centrare e/o tendere nuovamente i raggi				x se necessario
Manubrio e attacco manubrio, alluminio e carbonio	verificare sostituire				x almeno ogni 2 anni x dopo una caduta o ogni 3 anni
Serie sterzo	controllare il gioco dei cuscinetti		•		
Serie sterzo	ingrassare nuovamente			x	
Superfici metalliche	curare (eccezione: dischi dei freni)				• almeno ogni sei mesi
Mozzi	controllare il gioco dei cuscinetti		•		
Mozzi	ingrassare nuovamente			x	
Pedali	controllare il gioco dei cuscinetti		x		
Pedali	pulire il meccanismo di aggancio/sgancio		•		
Cambio posteriore/ Deragliatore centrale	pulire, lubrificare		•		
Bloccaggio rapido	verificarne la sede	•			
Viti e dadi	controllare e, se necessario, serrare		x		
Valvole	verificarne la sede	•			
Attacco manubrio/ reggisella	smontare ed ingrassare nuovamente o nel caso di carbonio nuova pasta di montaggio (**attenzione**: non apportare grasso sul carbonio)			x	
Cavi: cambio/freni	smontare e ingrassare			x	

Se dispone di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (p. es. chiave dinamometrica), potrà eseguire personalmente i controlli contrassegnati con "•". Prenda subito provvedimenti se durante i controlli dovesse rilevare dei problemi. In caso di domande o di dubbi si rivolta alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.
Consigliamo di far eseguire le operazioni contrassegnate con una "x" da uno specialista esperto in tecnica moderna di biciclette (p. es. in un'officina specializzata). Non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE

Componente	Vite	Shimano*	SRAM**
Cambio posteriore	vite di bloccaggio	8-10 Nm	8-10 Nm
	vite di bloccaggio cavo	5-7 Nm	4-5 Nm
	vite della puleggia	3-4 Nm	
Deragliatore centrale	vite di bloccaggio	5-7 Nm	5-7 Nm
	vite di bloccaggio cavo	5-7 Nm	5 Nm
Leva del cambio	vite di bloccaggio dell'unità leva del cambio	5 Nm	2,5-4 Nm
	copriforo	0,3-0,5 Nm	
	fascetta vite di bloccaggio (esagono incassato)	5 Nm	
	passafilo sul telaio	1,5-2 Nm	
Mozzo	leve di comando del bloccaggio rapido	5-7,5 Nm	
	controdado di regolazione cuscinetti per mozzi con bloccaggio rapido	10-25 Nm	
Corpo ruota libera	anello di bloccaggio cassetta	30-50 Nm	40 Nm
Serie pedivelle	vite pedivelle (perno quadro privo di grasso)	35-50 Nm	
	vite pedivelle (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	vite pedivella (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	vite pedivella Isis		31-34 Nm
	vite pedivella Gigapipe		48-54 Nm
	vite corona	8-11 Nm	12-14 Nm (acciaio) 8-9 Nm (alluminio)
Cartridge impermeabile	Scatola Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe	35-50 Nm	34-41 Nm
Movimento centrale	Octalink	50-70 Nm	
Pedale	asse del pedale	35 Nm	31-34 Nm
Scarpetta	viti delle tacchette	5-6 Nm	
	Spike	4 Nm	
Reggisella	vite di bloccaggio chiusura della sella in cima al reggisella	20-29 Nm ***	

* www.shimano.com
** www.sram.com
*** I valori riportati sono valori indicativi dei produttori di componenti suindicati. Prenda nota dei valori riportati eventualmente nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti.

In alcuni casi le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi. Si attenga ai valori riportati sugli adesivi o sui componenti stessi.

La chiave dinamometrica Canyon

Montaggio del manubrio con la chiave dinamometrica Canyon

Telaio Canyon:
Viti del portaborraccia 4,5 Nm
Forcellino sostituibile del cambio posteriore 1,5 Nm

Chiusura del reggisella Canyon: 3-5 Nm

Se la Sua Canyon è dotata di bloccaggi rapidi consigliamo di leggere il capitolo **"Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti"**.

Le seguenti coppie di bloccaggio valgono nel caso in cui il produttore dell'attacco o del reggisella non abbia indicato nulla sul componente stesso o nelle relative istruzioni di montaggio.

Attacco manubrio:
Viti M5 4,5-5,5 Nm
Viti M6 8-9,6 Nm
Vite di registrazione (sul tappo) nel caso di attacchi Ahead 0,5-2 Nm

Reggisella:
Chiusura della sella in cima al reggisella

- Reggisella con una vite 20-24 Nm
- Reggisella con due viti di bloccaggio posizionate una dietro l'altra 6-9 Nm
- Reggisella con due viti di bloccaggio trasversali rispetto al senso di marcia 12-14 Nm
- Reggisella Monorail 8 Nm

Nel caso di tubi in carbonio, riconoscibili dal colore nero, fissare il bloccaggio con massimo 6 Nm.

Indicazione della coppia di bloccaggio

Per garantire la sicurezza di funzionamento della Sua Canyon è necessario che le viti dei componenti siano serrate con precisione e che vengano controllare regolarmente. Usi una chiave dinamometrica che si arresta una volta raggiunta la coppia di bloccaggio desiderata. Inizi sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli. Per le parti prive d'indicazioni sugli intervalli di bloccaggio serri le viti gradualmente e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima.

In alcuni casi le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi. Si attenga ai valori riportati sugli adesivi.

Legga anche le istruzioni allegate dei produttori di componenti o vada sul nostro sito internet www.canyon.com

FRENI A DISCO

	Shimano	Magura	Avid	Formula
Vite pinza del freno su forcella/telaio	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (ruota posteriore) 9-10 Nm (ruota anteriore)	9 Nm
Vite della fascetta della leva freno	6-8 Nm	4 Nm		
Bloccaggio con una vite			4-5 Nm (Juicy 5)	
Bloccaggio con due viti			2,8-3,4 Nm (Juicy 7/carbonio)	2,5 Nm
Dado di ancoraggio del tubo sulla leva e tubo normale sulla pinza del freno	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm bloccaggio in alluminio 7,8 Nm bloccaggio in acciaio	5 Nm
Viti di raccordo dei tubi sulla pinza del freno (tubo disc tube)	5-7 Nm	6 Nm		
Vite tappino	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Vite di spurgo	4-6 Nm	2,5 Nm		
Viti del disco del freno sul mozzo	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Attacco ad anello sulla leva del freno				8 Nm

Per tutte le operazioni sul sistema frenante si attenga sempre alle istruzioni per l'uso del produttore di componenti.

Freno a disco

NORME SUL TRAFFICO STRADALE

IN ITALIA
(Aggiornato a Gennaio 2011)

In conformità a quanto stabilito dal Codice della strada, la Sua bicicletta in Italia deve essere equipaggiata come segue:

1. Illuminazione, catarifrangenti, riflettori
La bicicletta deve essere equipaggiata con i seguenti dispositivi di illuminazione (Art. 68, codice della strada):
- fanale anteriore, bianco o giallo
- uce posteriore, rossa
- catarifrangente posteriore, rosso
- riflettori sui raggi
- riflettori sui pedali, gialli

Per le biciclette in gara non valgono tali norme.

2. Avvisatore
È fatto obbligo dotarsi di un campanello (Art. 68, codice della strada).

3. Trasporto di bambini
Il trasporto di bambini è consentito se il seggiolino per il bambino è predisposto allo scopo e stabile (Art. 68, codice della strada).

4. Rimorchio
È consentito l'uso di rimorchi. La lunghezza massima (bicicletta più rimorchio) non deve comunque superare i 3 m per una larghezza massima di 75 cm e un'altezza incluso il carico di 1 m.
Peso massimo (per carichi + bambini) 50 kg Nelle ore notturne è obbligatorio un segnale luminoso.

5. Casco
Per i bambini al di sotto dei 14 anni è obbligatorio indossare il casco.

Faro con marchio di controllo

Riflettore con marchio di controllo

6. Giubbotto riflettente
Tutti i ciclisti, in caso di oscurità e in galleria, al di fuori dei centri abitati, devono indossare un giubbotto riflettente.

Potrà trovare ulteriori informazioni sui siti internet:
www.adfc.de
www.italianita.de/files/italien-info-reise.htm

RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE

La Sua bicicletta è stata fabbricata con cura e Le è stata consegnata premontata in quasi tutte le sue parti. In base alla legge ci assumiamo la responsabilità di fornirLe una bicicletta priva di difetti, che potrebbero comprometterne definitivamente o limitarne considerevolmente il valore o il funzionamento. Per i primi due anni dall'acquisto ha diritto alla garanzia di legge. Nel caso di difetti ci contatti all'indirizzo riportato qui di seguito.

Per sbrigare senza problemi le pratiche del reclamo tenga a portata di mano la prova d'acquisto, che è quindi da conservare con cura.

Al fine di garantire un lungo ciclo vitale della bicicletta ne consigliamo un uso conforme (vedi capitolo **"Uso conforme"**). Si attenga anche ai pesi consentiti ed alle disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini (nel capitolo **"Uso conforme"**). Inoltre si attenga rigorosamente alle disposizioni di montaggio dei produttori (in particolare alle coppie di bloccaggio delle viti) ed agli intervalli di manutenzione previsti. Non trascuri le verifiche e le operazioni elencate nel presente manuale e nelle istruzioni eventualmente allegate (vedi capitolo **"Intervalli d'ispezione e manutenzione"**) nonché la sostituzione, in particolari circostanze, di componenti di fondamentale importanza per la sicurezza, quali manubrio, freni, etc.

Le auguriamo buon divertimento ad ogni uscita. In caso di domande non esiti a contattare la nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Usi la bicicletta sempre in base all'uso previsto

Gli ammortizzatori posteriori di telai con full suspension sono montati in modo tale da assorbire i colpi. Se l'ammortizzatore è rigido e bloccato, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Pertanto, in linea generale consigliamo di non attivare la funzione lockout su fondo irregolare bensì solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate).

In allegato trova le istruzioni per l'uso dei produttori di componenti, in cui sono riportati tutti i dettagli su uso, manutenzione e cura. Nel presente manuale troverà spesso riferimenti a tali istruzioni, di per sé specifiche e dettagliate. Si assicuri di essere in possesso delle istruzioni di pedali automatici, cambio e freno e le conservi con cura insieme all'opuscolo ed al manuale.

Il carbonio è un materiale composito che viene impiegato per costruzioni di componenti dal peso ottimizzato. Le irregolarità della superficie sono il risultato inevitabile del tipo di lavorazione (piccole bolle o pori). Tali irregolarità non sono da considerarsi difetti.

NOTE SULL'USURA

Alcuni componenti della bicicletta sono esposti ad usura dovuta alla natura della loro funzione. Il livello di usura dipende dalla cura e dalla manutenzione e dal tipo di uso della bicicletta (chilometri percorsi, uscite con pioggia, sporco, sale, etc.). Le biciclette che vengono parcheggiate spesso all'aperto sono sottoposte ad usura elevata dovuta alle condizioni atmosferiche.

Queste parti richiedono manutenzione e cura regolari, tuttavia sono prima o poi destinate ad usurarsi completamente, a seconda della frequenza e delle condizioni d'uso della bicicletta.

Le parti riportate qui di seguito devono essere sostituite una volta raggiunto il limite d'usura:
- la catena,
- i cavi,
- i rivestimenti delle manopole e/o il nastro del manubrio,
- le corone,
- i pignoni,
- le pulegge del cambio posteriore,
- i cavi e le guaine del cambio,
- le coperture,
- il rivestimento della sella (pelle) e
- le pastiglie/i pattini dei freni.

Le **pastiglie dei freni a disco** sono soggette ad usura dovuta al funzionamento. L'uso in ambito sportivo o su terreno montuoso rende necessaria la sostituzione dei pattini ad intervalli ridotti. Verifichi regolarmente lo stato dei pattini/delle pastiglie e, se necessario, chieda al rivenditore di fiducia di sostituirli.

Pattini con uno spessore inferiore ad un millimetro devono essere sostituiti con parti di ricambio originali

I cuscinetti sono soggetti ad usura

I CUSCINETTI E GLI AMMORTIZZATORI NEL CASO DI TELAI CON FULL SUSPENSION

Ammortizzatori posteriori e telai con full suspension sono esposti ad usura dovuta al funzionamento. In particolare ne sono interessati i cuscinetti del carro posteriore e le guarnizioni degli ammortizzatori posteriori. Viti di fissaggio dell'ammortizzatore posteriore serrate troppo strette sovraccaricano il telaio con conseguente rischio di danni. Si attenga pertanto alle istruzioni di montaggio e si serva di una chiave dinamometrica.

GARANZIA

Oltre al normale periodo previsto dalla legge concediamo una garanzia di 6 anni su telai mountain bike (cuscinetti ed ammortizzatori posteriori esclusi).

La nostra garanzia è valida a partire dalla data di acquisto e solo per il proprietario originale della bicicletta. Sono esclusi eventuali danni alla verniciatura. Ci riserviamo il diritto di riparare telai o forcelle difettosi o di sostituirli con equivalenti modelli successivi. Il diritto di garanzia non sussiste per tutte le altre operazioni. Non ci assumiamo ulteriori costi derivanti da montaggio, trasporto, etc.

Non rientrano in garanzia danni causati da incuria o uso non conforme (cura e manutenzione insufficienti), caduta, sovraccarico, modifiche apportate al telaio o alla forcella, montaggio e modifica di ulteriori componenti. La garanzia non è valida anche in caso di salti o sollecitazioni eccessive di qualsiasi tipo.

6 anni di garanzia

⚠ Le mountain bike Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Tratti anche Lei questi materiali da professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte o una cura poco scrupolosa possono compromettere la sicurezza della Sua bicicletta. Pericolo d'incidente!

CRASH REPLACEMENT

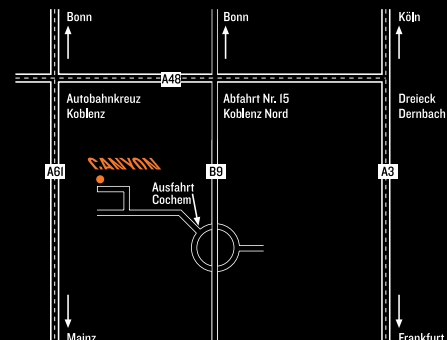
Nel caso si verifichino incidenti o cadute gravi è possibile che il telaio e la forcella vengano sottoposti a forze notevoli, causando danni che compromettono le funzionalità della bicicletta. Con il Crash Replacement (CR) Le offriamo un servizio con cui sostituiamo a condizioni vantaggiose il telaio danneggiato della Sua Canyon. L'offerta vale per i primi tre anni dalla data di acquisto. Potrà così acquistare lo stesso telaio o l'equivalente dall'attuale gamma di prodotti (senza elementi accessori come reggisella, deragliatore centrale, ammortizzatore o attacco manubrio).

Il servizio CR è limitato al proprietario originale ed a danni che compromettono le funzionalità della bicicletta. Ci riserviamo il diritto di sospendere questo servizio qualora dovessimo rilevare che il danno è stato causato intenzionalmente.

Per fruire del servizio CR si rivolga alla nostra hotline di assistenza 848 6946 88.

Troverà maggiori informazioni sul nostro sito internet **www.canyon.com**

Crash Replacement – sostituzione di telai Canyon danneggiati a condizioni vantaggiose

Si attenga assolutamente alle avvertenze del capitolo **"Uso conforme"**.

Ci può trovare facilmente a Coblenza in via Karl-Tesche-Strasse, 12. Dal nodo autostradale A 48, uscita Coblenza nord, prosegua sulla strada statale B9 in direzione Coblenza. Sul ponte della Mosella s'incanali nella seconda corsia di destra nella rotatoria per il centro.
Prenda la prima uscita in direzione Cochem. Dopo ca. 1 km giri al primo semaforo a destra.

Canyon Bicycles GmbH / Via Karl-Tesche-Strasse 12/ D-56073 Coblenza (Germania)
Orari di apertura negozio: Lu - Ve 10.00 - 19.00 • Sa 9.00 - 18.00

Numero telefonico per ordini ed informazioni: 848 6946 88 / Numero di fax per ordini: +39 031 4490949 /
E-mail: info@canyon.com
Orari di apertura officina: Lu - Ve 9.00 - 18.00 • Sa 9.00 - 15.00